



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le mercredi 27 mai 1998 — N° 25

Étude détaillée du projet de loi n° 159 — Loi modifiant
la Loi sur le ministère des Transports afin d'instituer
le Fonds de gestion de l'équipement roulant



Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 27 mai 1998

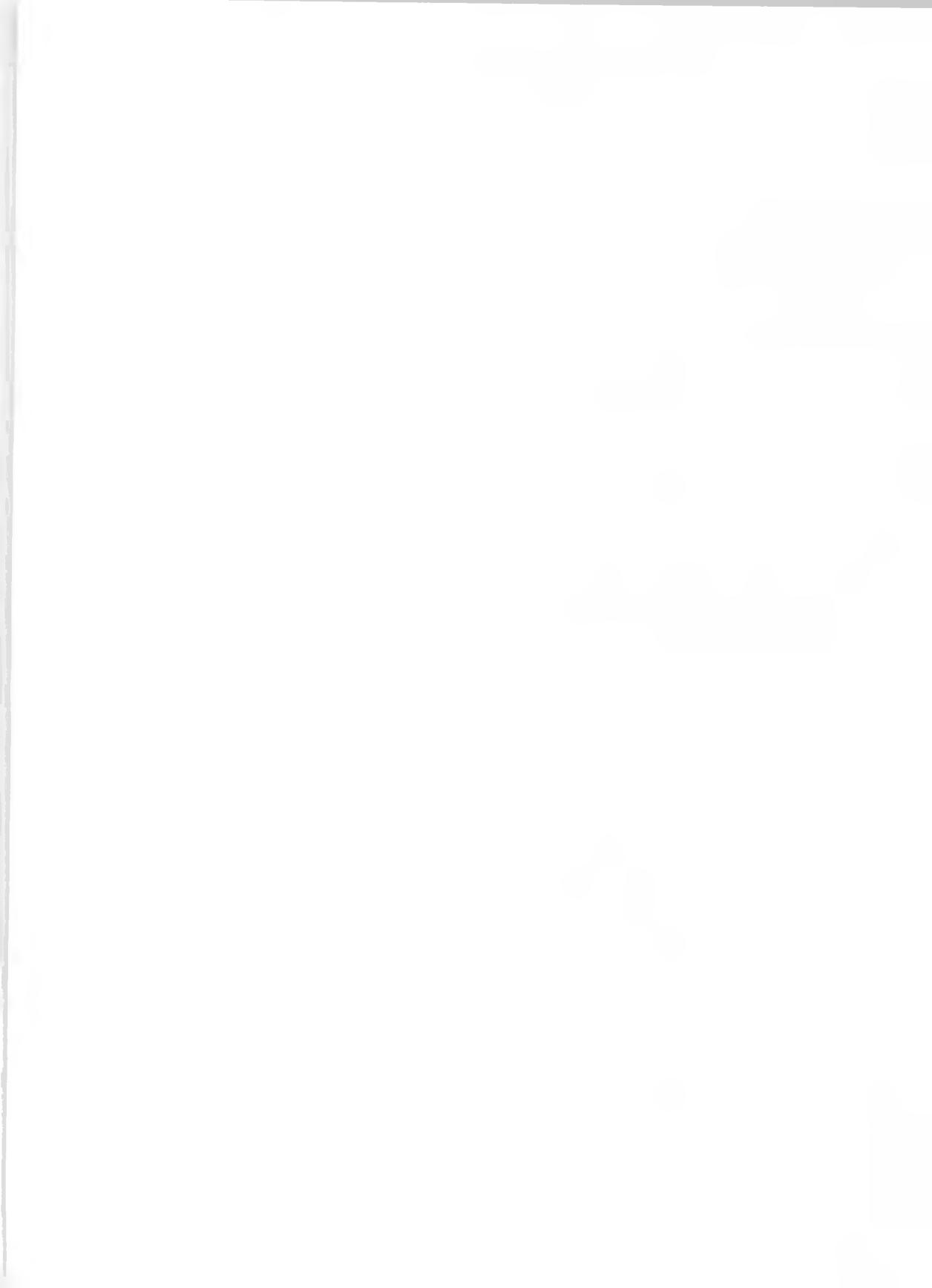
Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Jacques Brassard	1
M. Robert Middlemiss	3
M. Gabriel-Yvan Gagnon	5
M. Réal Gauvin	6
M. Michel Rivard	6
M. Denis Chalifoux	7
M. Serge Deslières	7
Motion proposant d'entendre le Vérificateur général	8
M. Robert Middlemiss	8
M. Jacques Brassard	12
M. Denis Chalifoux	14
M. Michel Rivard	15
M. Réal Gauvin	16
Mise aux voix	17
Étude détaillée	
Organisation et fonctionnement du ministère	17
Fonds spéciaux	
Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun	18
Autres fonds spéciaux	19
Fonds de gestion de l'équipement roulant	19

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

- * M. Gérard Brichau, ministère des Transports
- * Témoin interrogé par les membres de la commission



Le mercredi 27 mai 1998

Étude détaillée du projet de loi n° 159

(Quinze heures cinq minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission des transports et de l'environnement est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 159, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports afin d'instituer le Fonds de gestion de l'équipement roulant.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui. M. Brodeur (Shefford) est remplacé par M. Gaurin (Verdun); M. Lafrenière (Gatineau) est remplacé par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet).

Le Président (M. Lachance): Merci. J'invite maintenant le ministre des Transports à faire ses remarques préliminaires. M. le ministre.

Remarques préliminaires

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Oui, M. le Président. J'aimerais, dans un premier temps, faire un bref rappel sur la problématique de la gestion des équipements roulants du ministère des Transports, ce qui nous amène aujourd'hui à nous pencher sur le projet de loi n° 159. Comme le moment où on a adopté le principe est assez éloigné dans le temps, il m'apparaît important de refaire le point à l'occasion de l'étude détaillée.

Entre autres, il m'apparaît important de rappeler que le ministère des Transports possède 1 445 véhicules légers, 822 camions lourds et quelque 2 000 autres équipements. Le ministère a sous sa responsabilité 54 ateliers mécaniques et 64 sites d'approvisionnement en carburant qui sont répartis, qu'on retrouve sur l'ensemble du territoire québécois. Actuellement, il y a près de 400 personnes qui sont affectées à la gestion de ce parc d'équipement. Donc, ce parc est le plus important du gouvernement. Il représente 40 % du parc gouvernemental, et les coûts annuels relatifs aux acquisitions et au fonctionnement sont de l'ordre de 50 000 000 \$. Il faut aussi noter que plus de 40 % des équipements de ce parc ont dépassé leur vie économique et qu'il en coûterait 71 000 000 \$ pour remplacer ces équipements désuets.

Vous comprendrez donc facilement, M. le Président, que la question de la désuétude de nos équipements nous préoccupe, puisque le ministère des Transports a pour mission première d'assurer la libre circulation des personnes et des marchandises, et cela, de façon sécuritaire. Pour remplir cette mission et pour entretenir le

30 000 km de réseau routier sous notre responsabilité, pour nos travaux d'amélioration et de conservation du patrimoine routier québécois, nous devons en effet disposer d'équipements performants et efficaces. De plus, tous conviendront ici, cet après-midi, que la désuétude d'une flotte de véhicules entraîne des coûts supplémentaires. Autre argument non négligeable dont nous devons tenir compte, c'est celui de la sécurité de nos travailleurs et des usagers de la route qui circulent aux abords de nos chantiers.

Le ministère des Transports décidait, en juillet 1996, de mettre en place une unité autonome de services visant la gestion de son parc d'équipement, et ce, afin d'améliorer la productivité et de rationaliser les dépenses liées à cette activité. Cette unité autonome de services, qu'on appelle le Centre de gestion de l'équipement roulant, CGER — dans le jargon, déjà on a pris l'habitude de l'appeler CGER — a été reconnue officiellement par le Conseil du trésor en mai 1997. Le CGER a pour mission d'assurer aux ministères et aux organismes publics la disponibilité de véhicules routiers et d'équipements connexes requis pour l'ensemble de leurs opérations et, par conséquent, de les maintenir en bon état de fonctionnement en tout temps, de façon à permettre une utilisation optimale au meilleur coût possible.

Tel que stipulé à l'article 12.41 du projet de loi n° 159 dont il est question aujourd'hui, les services offerts par le CGER sont les suivants: location d'équipements roulants; service d'acquisition et de disposition d'équipements roulants sous réserve des dispositions de la Loi sur les services gouvernementaux aux ministères et organismes publics; entretien et réparation d'équipements; fourniture de carburant; service d'ingénierie mécanique; service de formation d'opérateurs d'équipements roulants; services-conseils en matière de gestion d'équipements roulants et toute autre activité de même nature reliée à la gestion des équipements roulants.

Je tiens à vous souligner que les services sont offerts sur une base volontaire aux ministères et organismes publics. Il n'y a donc aucune obligation de la part des ministères et organismes publics de faire affaire avec le CGER, ce qui constitue une façon différente de procéder par rapport — je donne ça comme exemple — à la SIQ, la Société immobilière du Québec, par exemple, ou encore au Fonds des services gouvernementaux où là les ministères et organismes sont obligés de transiter par ces organismes publics.

Le CGER se doit d'être des plus compétitifs et d'offrir des services de qualité afin de relever le défi de la rentabilisation des activités qui sont liées à la gestion des équipements roulants du gouvernement.

Le ministère des Transports estime que la création du CGER peut entraîner à moyen terme une diminution de

l'ordre de 20 % des coûts inhérents à la gestion des équipements roulants, ce qui veut dire un montant de 10 000 000 \$. Déjà, la mise en place du CGER nous permet de diminuer le taux d'encadrement et de support administratif de 26 %, ce qui se traduit par une diminution des coûts imputables à ce secteur d'activité de 2 800 000 \$.

• (15 h 10) •

Dans notre recherche d'optimisation des ressources, nous nous sommes inspirés des expériences menées dans les organisations les plus performantes ou celles les plus reconnues dans le domaine de la gestion de flotte. Pour n'en citer que quelques-unes, mentionnons le gouvernement fédéral américain, 140 000 véhicules, le National Association of Fleet Administration et, plus près de nous, Bell Canada, 8 000 véhicules, et Hydro-Québec, 10 000 véhicules. L'information ainsi recueillie nous permet d'affirmer que le ministère des Transports appliquera dorénavant les meilleures pratiques de gestion reconnues sur notre continent dans le domaine de la gestion des équipements roulants.

Toutefois, nous avons constaté, M. le Président, que le cadre législatif actuel limite le CGER. Il peut fonctionner, mais il est limité dans sa recherche d'efficacité et d'innovation, notamment au plan du financement des équipements, de la récupération des produits de disposition et de la facturation des services rendus aux clients, ministères et organismes publics. Voilà pourquoi j'ai soumis à l'Assemblée nationale le projet de loi n° 159 qui vient modifier la Loi sur le ministère des Transports et créer le Fonds de gestion de l'équipement roulant.

Ce Fonds sera affecté au financement des investissements et des dépenses de gestion des équipements roulants, que ce soit du ministère des Transports ou des ministères et organismes publics qui voudront bénéficier des services offerts par le CGER. Ce Fonds palliera donc à la problématique de récupération du coût des services rendus par le CGER. Non seulement la facturation des services rendus, mais l'encaissement des revenus à l'intérieur du Fonds contribuera à l'autofinancement des activités liées à la gestion du parc d'équipements. Quant à elle, la mise en place d'une facturation réelle entraînera une rationalisation des besoins. En effet, l'introduction du concept utilisateur-payeur amènera les gestionnaires à constamment réévaluer leurs besoins. Ainsi, ils devront régulièrement évaluer le nombre d'équipements requis pour leurs opérations puisqu'ils paieront pour chaque équipement qu'ils posséderont, utilisé ou non. Les gestionnaires devront aussi s'assurer d'avoir les bons équipements pour la réalisation de leurs travaux car un équipement mal adapté au travail auquel il est destiné n'est pas efficace et, de ce fait, peu rentable pour le client.

Actuellement, la formule CGER est implantée dans 13 de nos 54 ateliers mécaniques. Nous desservons six ministères, soit ceux de la Culture et des Communications, Sécurité publique, Santé et Services sociaux, Agriculture, Pêcheries et Alimentation, Ressources naturelles, Environnement et Faune, et trois organismes, Sûreté du Québec, Régie des alcools et Régie des courses et des jeux. Neuf ministères et organismes ont ainsi décidé de faire affaire

avec un CGER pour sa formule clé en main. J'ai d'ailleurs vu celui de Macamic, en Abitibi, dernièrement. Je l'ai visité; j'ai été à même de réaliser combien les employés du ministère considèrent que cette nouvelle approche est efficace et prometteuse.

Je peux d'ailleurs vous confirmer, M. le Président, que c'est avec une fierté certaine que les travailleurs du ministère des Transports mettent leur expertise, leur compétence, leur savoir-faire au service de ces nouveaux clients. J'ajoute que nous négocions actuellement avec une dizaine d'autres entités de possibles contrats d'entretien. Il est d'ailleurs à prévoir que le nombre d'ententes augmentera de manière significative d'ici à février 1999, au moment où la période d'implantation des CGER sera complétée pour l'ensemble du Québec. Les autorités qui ont pris la décision de confier la gestion de leurs équipements roulants au CGER se disent satisfaites et nous confirment que cette manière de procéder leur permet de concentrer leur énergie sur leur mission première, étant déchargées de la fonction gestion du matériel roulant et de son bon fonctionnement.

Alors, la mise en place du Fonds permettra également de mieux planifier le renouvellement de la flotte. Comme vous le savez, actuellement, le renouvellement de la flotte s'effectue au gré des disponibilités budgétaires. Dorénavant, compte tenu qu'il sera possible, à l'intérieur du Fonds, de financer les équipements, comme le pratique le secteur privé et la majorité des Québécois et Québécoises, le CGER pourra utiliser un modèle décisionnel basé sur une approche du coût total de possession. Ce modèle est celui le plus souvent utilisé par les entreprises consultées lors de l'exercice de balisage. Ce modèle, qui considère tous les coûts de possession ainsi que la valeur estimée de disposition, permet de déterminer le moment précis où un véhicule doit être remplacé, soit à la fin de sa vie économique. L'application d'un tel modèle a l'avantage de pouvoir vendre les équipements au moment opportun, c'est-à-dire au moment où ils ont encore une valeur résiduelle significative et avant que des sommes soient dépensées pour la réfection majeure des composantes du véhicule.

Cette pratique a donc pour effet de minimiser les sommes empruntées pour le renouvellement de la flotte. En plus, l'optimisation de la valeur de revente des équipements, couplée à la récupération des sommes à l'intérieur du Fonds, se traduira à moyen terme par une augmentation intéressante du produit de disposition qui, lui, sera affecté en totalité au financement des nouvelles acquisitions.

En conclusion, M. le Président, permettez-moi de citer quelques impacts à la suite de la création du CGER et du Fonds: d'abord, rajeunissement graduel de la flotte, diminution des coûts de fonctionnement des véhicules, diminution de la dimension de la flotte à cause d'une rationalisation de la demande qui est engendrée par l'introduction du principe utilisateur-payeur, augmentation de la valeur de revente des véhicules, optimisation des ressources gouvernementales, meilleur contrôle des coûts, car le Fonds doit s'autofinancer, et une plus grande

transparence et reddition de comptes des activités et coûts reliés à la gestion des équipements roulants. Voilà pour quoi, M. le Président, je demande à l'Assemblée d'adopter le projet de loi n° 159, et à la commission aussi, évidemment, d'en faire l'étude détaillée pour lui faire franchir une autre étape législative.

Le Président (M. Lachance): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Pontiac, pour vos remarques préliminaires.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Moi aussi, comme le ministre, vu que ça fait sept mois depuis qu'on a fait le débat sur le principe — il me semble que c'était vers le 13 ou le 14 novembre dernier — et entendre le ministre, dans son discours, il semblerait que c'était quelque chose qui était extrêmement urgent. Mais on se pose la question: Pourquoi, au mois de novembre, après le principe... Il y a sûrement quelque chose qui est survenu à ce moment-là. On a réussi à démontrer qu'avec le changement de la façon de financer, en créant des fonds, c'est que, durant l'année même des dépenses, il y avait peut-être un dixième de la dépense qui apparaissait et, vu que le gouvernement s'était donné comme objectif d'atteindre le déficit zéro, c'est qu'on disait: À court terme, oui, en payant moins, en achetant maintenant et en payant plus tard, on va réellement donner l'impression qu'on est de très bons gestionnaires, on va atteindre le déficit zéro.

Mais qu'est-ce qu'on ne dit pas, M. le Président, c'est que, à un moment donné, on devra payer pour toutes ces choses. Je vais vous donner comme exemple le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Depuis le début, on leur posait la question. On a dit: Est-ce qu'il y a un avantage là? Oui, il y a un avantage certain, c'est qu'on peut exécuter des travaux. Pourtant, avant le Fonds, on n'en faisait pas, de travaux. On disait: On ne peut pas les faire, on n'a pas les budgets pour les faire. Mais, depuis qu'on a le Fonds, on a trouvé la façon de les financer et qui en soi, réellement, n'affecte pas le déficit. Et l'exemple est là. On a obtenu du ministre des Transports, durant les crédits, en lui disant: Si on continue à dépenser 640 000 000 \$ par année, dans combien de temps réellement on va... Quelles vont être les conséquences, disons, dans sept ans d'ici?

Bien, on nous a dit: Oui, on dépense 640 000 000 \$, on va continuer, puis, au bout de sept ans, pour les travaux de 640 000 000 \$ par année, on va payer 700 000 000 \$. Mais, à ce moment-là, la dette va être de 3 000 000 000 \$. Ça, d'accord, c'est une façon de faire les choses, mais il semble que, lorsqu'on s'est donné l'objectif d'un déficit zéro, il faut que le monde le sache, là. On n'est pas en train de faire des miracles. Ça ne disparaîtra pas. La dette va être là. Donc, au lieu de la payer année par année ou de dire: Regardez, parce qu'on a fait des travaux pour 640 000 000 \$, le déficit est de 640 000 000 \$ de plus cette année qu'il ne l'était parce qu'on a fait des travaux qu'on a payés comptant. Là, on donne l'impression qu'on

fait beaucoup de travaux, mais qu'à un moment donné on ne les paiera pas.

Je pense qu'à un moment il faudrait peut-être faire l'exercice de dire... Parce que, dans sept ans d'ici, si on dit: Il faut dépenser 640 000 000 \$, puis on paie 700 000 000 \$, puis on a 3 000 000 000 \$... On va arrêter où? Est-ce qu'on va arrêter de faire des travaux parce qu'on a dit... En plus, une fois que la dette est rendue là, lorsque les paiements sont rendus à 700 000 000 \$ par année, ce n'est pas compressible, ça. Ce n'est pas compressible. On va faire quoi à ce moment-là?

● (15 h 20) ●

Donc, c'est le principe en soi. Je suis totalement d'accord que, en réalité, ce projet de loi va nous permettre... La meilleure gestion, je pense qu'on n'avait pas besoin d'un fonds. Pour bien gérer... Il me semble que, si on a besoin d'un fonds pour bien gérer, on a des problèmes, on a de gros problèmes. Parce que le Fonds va nous permettre d'aller chercher des sous, mais de bien gérer, de réduire la flotte, de remettre ensemble toutes ces choses-là, j'ai bien l'impression que le Fonds n'était pas nécessaire, et la preuve est là. Le Centre de gestion de l'équipement roulant existe depuis 1997. Donc, à ce moment-là, est-ce que c'est le Centre de gestion de l'équipement qui a suggéré d'avoir un fonds pour l'achat d'équipement roulant? Ici, le montant n'est pas gros, on parle de 12 500 000 \$ par année, 1 200 000 \$ de paiement. Mais tout compte. Ça veut dire que, chaque année, au lieu de 12 000 000 \$ d'achats qu'on va faire, au lieu de le payer cette année-là, on va en payer 1 500 000 \$, puis le restant, on va l'amortir sur une période de temps. On est seulement en train de remettre à plus tard.

Au moins, si on était transparent et on avait dit aux gens: Voici, on a des travaux urgents à faire, on veut améliorer ça et on va changer notre méthode de financer les choses. Au lieu de payer à chaque année, qui se reflétait dans un déficit annuel, là on va en payer une partie, mais on va l'étendre dans l'avenir. Qu'on prenne le principe que c'est les générations futures qui devront payer pour. Mais, avec ce gouvernement qui est là, c'est toujours le déficit zéro. On voit tous les sacrifices que toute la population du Québec doit faire dans le domaine de la santé, dans le domaine de l'éducation, pour les coupures que l'on fait là, maintenant, mais on est encore en train de dire: On va atteindre le déficit zéro. Mais où va-t-on trouver les sous pour tous ces fonds-là qu'on devra payer tantôt? Aujourd'hui, ça va bien, on dépense 640 000 000 \$, on en paie 200 000 000 \$. Donc, il y a 440 000 000 \$ qui va... L'année où on va être rendus à payer 700 000 000 \$, ça ne sera pas aussi facile et je suis convaincu qu'à ce moment-là on ne sera pas rendus à un point où il n'y aura plus d'investissements qui vont être nécessaires.

Donc, M. le Président, c'est un peu ça. Au moins, si on avait été transparent dès le début et dire: Regardez, nos finances ne nous permettent pas aujourd'hui de dépenser ce qui est nécessaire de dépenser, ou de gérer d'une telle façon parce que nous n'avons pas suffisamment d'argent, pas suffisamment de revenus, on a coupé un peu partout et on n'a pas suffisamment de revenus parce qu'il

n'y a pas suffisamment d'investissements au Québec. À ce moment-là, lorsque les investissements ne rentrent pas, on doit couper dans les dépenses qu'on fait. Il y a deux côtés à un bilan.

Donc, M. le Président, si on avait dit, à ce moment-là, aux gens: Regardez, on doit changer la façon de payer nos dépenses. Au lieu de les payer annuellement, à chaque année, lorsqu'on fait des routes, lorsqu'on achète quelque chose, on va l'étendre sur une période de cinq, 10, 15 ans. Mais, au bout, est-ce qu'on va être en avant, comme citoyens, même si on va faire partager la facture par les générations qui vont venir? Est-ce que ça va nous coûter plus cher? Moi, on m'a toujours dit que, lorsqu'on achète à crédit, lorsqu'on finance à long terme, ça nous coûte toujours plus cher. On doit payer le coût de ça. Souvent, le ministre me donne l'exemple d'une maison. Quand on achète notre maison, on prend une hypothèque pour 20, 25 ans. Oui, mais on achète une maison. On n'en achète pas une à tous les ans, parce que, s'il fallait en acheter une à tous les ans, puis la mettre sur 25 ans, c'est là que les problèmes arrivent. Après tant d'années, on est pris avec le fardeau de payer cette dette-là.

Et aussi, M. le Président, c'est bien, de dire que... Je vois que, dans le projet de loi — on aura aussi certainement l'occasion dans l'étude article par article... Est-ce que ça a des conséquences en région? Est-ce que ça va être mieux pour nos régions? Est-ce que ça va créer plus d'emplois dans les régions? Est-ce que ça va faire de la concurrence aux établissements qui sont déjà en région? Le secteur privé qui est là pour vendre de l'essence, pour faire toutes sortes de choses de cette nature-là... Est-ce que, en soi, ce Centre de gestion de l'équipement roulant va devenir un centre de compétition vis-à-vis l'entreprise privée dans nos régions? Est-ce que c'est ça qui va se produire? L'idée de centraliser, aussi, toutes ces choses-là, est-ce que c'est avantageux pour tout le monde qui est impliqué dans ça?

Donc, M. le Président, ce que je déplore — et je pense que c'est évident — pourquoi avons-nous attendu sept mois, sept mois avant d'arriver et de l'étudier article par article, ce projet? Finalement, on a réussi, au mois de novembre, avec ce projet de loi là — qui était la création d'un nouveau fonds — à sensibiliser tout le monde. Finalement, les régions ont commencé et là le gouvernement a commencé... Ah! On vient de se faire prendre, le chat est sorti du sac. Même le Vérificateur général, on l'a vu dans le dernier budget... On a corrigé notre tir. C'est toujours comme ça: Ah! On s'excuse, on n'aurait pas dû le faire, on ne le fera plus, on ne le fera plus du tout.

Tu sais, c'est un peu ça. C'est qu'une fois qu'on pose des gestes, on doit certainement savoir que c'est des gestes... Je ne dis pas que c'est des gestes qui sont malhonnête. Sur le plan intellectuel, c'est de tenter de cacher la réalité des choses. Tu sais, en soi, c'est ce qui arrive. On fait accroire aux gens: Regardez, on peut même faire beaucoup de travaux sur nos routes, puis, regardez, on a atteint notre objectif du déficit zéro, on est en dedans... l'an prochain, on va avoir le déficit zéro. Et c'est quoi? Bien, c'est certainement l'objectif que le Parti

québécois en soi s'est donné en vue de son option. Et même, souvent le premier ministre le dit: Si on atteint notre objectif de déficit zéro, là on ne pourra plus nous dire qu'on n'est pas des bons gestionnaires, ce qui a toujours été, il semblerait, la faille qui a toujours empêché le peuple québécois de voter oui au référendum. C'était toujours ça, mais si on l'atteint...

Mais il me semble qu'il va falloir qu'on donne l'heure juste. Le déficit zéro... Bien, il va falloir indiquer aussi c'est quoi, la dette, combien on doit, là, combien on doit, en réalité. C'est bien beau, le déficit zéro, mais, si le déficit est zéro et que la dette augmente tellement que les conséquences — et c'est ça qu'on voudrait savoir — de ça, c'est que ça va nous coûter plus cher, puis là on va être pris avec des choses incompressibles... On peut toujours dire: On ne fera pas le travail cette année, on va le faire l'an prochain. Mais, quand c'est 700 000 000 \$ qu'il faut payer, les prêteurs, là, ils n'auront pas de sympathie pour nous autres. Les prêteurs vont nous dire: Regardez, vous nous devez 700 000 000 \$ sur ça, d'autres sur ça...

Puis, en plus, combien est-ce qu'il y en a? Le ministre nous dit souvent — ce n'est pas mauvais, là — On se sert de ça dans le domaine de la santé, pour les hôpitaux, on se sert de ça dans le domaine des écoles, des universités. Donc, si tout le monde, tout le monde commence à pelleter en avant toutes ces dépenses-là, à un moment donné, on va se réveiller puis on va dire: Wo! Le déficit, il est peut-être zéro, mais la dette est rendue à un tel point, puis elle est incompressible. Même si on dit: On ne construit pas d'écoles, c'est que ça va être la dette... C'est un peu ce qu'on a toujours déploré, qu'avec la partie fixe des salaires ça nous coûtait énormément cher, mais c'est pour ça qu'on a eu...

Combien est-ce qu'il y en a de fonctionnaires qui sont partis parce qu'on vient d'enlever une partie qui était incompressible? Puis là ils sont partis, donc ça donne une marge de manoeuvre. Est-ce qu'on va faire ça encore? Ou est-ce qu'on va être capable de le faire, à ce moment-là? Et c'est ça, je pense, qu'il faut adresser. Ce n'est peut-être pas pertinent, ce n'est peut-être pas pertinent pour le projet de loi lui-même, mais c'est certainement pertinent pour la société québécoise, de savoir où on s'en va, qu'est-ce qui nous attend, là, qu'est-ce qui nous attend de l'autre bord de la courbe, et de quelle façon on va le payer.

● (15 h 30) ●

Et ça, je l'ai posée, la question, au ministre, puis jamais il ne répond. Je lui ait toujours dit: Est-ce qu'il y a une étude qui a démontré que c'est plus avantageux comme ça? Est-ce que ça va nous coûter moins cher ou plus cher? La seule chose que j'ai pu avoir de lui, c'est une réponse qui disait: Bien oui, mais on va faire payer les générations futures. Ça, ce n'est pas mauvais en soi. Mais est-ce que, en tout et partout, la génération présente et la génération future vont payer plus cher? «C'est-u» la façon la plus économique pour nous autres de faire les choses? Est-ce que c'est ça? Ou est-ce qu'on est aveuglé, ce gouvernement est aveuglé par le fait de dire qu'il faut avoir à tout prix un déficit zéro pour l'an 2000, il faut l'avoir à tout prix, peu important les conséquences? Déjà,

il y en a, des conséquences qui sont plus sensibles, qu'on voit aujourd'hui.

Quand on voit les problèmes qu'on a dans le domaine de la santé, les problèmes qu'on a dans l'éducation, c'est plus palpable, c'est là. Mais ceux-là, ici, on ne les voit pas encore. Ça, c'est quelque chose qui va survenir tantôt. On va avoir encore les mêmes problèmes, les gens vont être encore malades, à moins que le gouvernement, le premier ministre, comme il parlait ce matin que, en d'autres mots, il ne faut pas s'étonner... Les gens prennent des vacances. On le sait qu'il y a des vacances l'été. Mais je ne sais pas si le gouvernement a l'intention de passer un décret pour dire: Aïe! Il ne doit plus y avoir de maladies l'été, parce que les gens sont en vacances. Est-ce que le gouvernement va oser faire des choses comme ça? Il me semble que, là, ce qu'on dit... Le monde devrait le savoir qu'on prend des vacances l'été. Mais, la maladie, elle ne connaît pas ça, malheureusement. Nos personnes âgées non plus ne connaissent pas ça. Ils n'ont pas le choix, ils sont dans une situation... Et, comme société, je pense qu'on doit leur donner les soins auxquels ils ont droit, ces gens-là qui nous ont permis d'avoir la richesse collective que nous avons, M. le Président.

Ça, c'est un investissement. Si on parle de l'investissement pour permettre d'avoir des meilleurs véhicules et un meilleur entretien de nos routes, M. le Président, moi, je trouve qu'il fallait le faire. Il fallait faire le point sur ça. Moi, il me semble que le gouvernement a reculé pendant sept mois, et je pense qu'on va voir tantôt que, déjà, on va établir la date du projet de loi, mais on dit que c'est en effet depuis le 1er avril 1998. En d'autres mots, on est en train de passer à travers... C'est déjà fait, là. On s'en vient ici et déjà... Et je l'avais soulevé, ça, au ministre, que peut-être qu'il y avait une façon pour lui de procéder quand même, même si le Parlement lui-même n'a pas été demandé. Je ne dis pas si on était venu en commission parlementaire pour faire ce projet de loi là et qu'on aurait fait un filibuster... On ne s'est même pas rendu ici. Ce n'était pas assez important à ce moment-là ou peut-être que c'était important. C'était peut-être assez important, mais c'était les conséquences que, si on avait eu ce débat-là, immédiatement après l'étude du principe, on aurait gardé sur la place publique l'affaire des fonds aussi, et ainsi de suite, et dans les communications, ça n'aurait certainement pas été très bon pour le gouvernement.

Donc, il a dit: Regardez, on va régler ça tout de suite. On peut quand même se foutre, nous autres, des parlementaires. On peut mettre ça en vigueur le 1er avril 1998, et il n'y a rien qui va arriver. En temps et lieu, on le présentera. Ça, c'était un peu manquer de respect pour les parlementaires, incluant ceux de votre côté. Vous pouvez bien être d'accord avec le projet de loi, mais le fait de dire que c'est en vigueur depuis le 1er avril 1998, on peut se poser la question: Qu'est-ce qu'on fait ici? Qu'est-ce qu'on fait ici, si, réellement, ce n'est pas nécessaire? C'est que le gouvernement peut faire... Ça me fait peur. Ça me fait peur parce que, il n'y a pas tellement longtemps, on a eu une consultation avec les camionneurs, et je me souviens que le ministre a réprimandé un M.

Brassard pour lui dire: Quelle affaire que vous aviez, vous, de dire aux camionneurs qu'il n'y en a plus de loi, qu'il n'y en a plus de prix? Le gouvernement a décidé: On va le changer. Bien, oui. Une minute, là! D'un côté, il nous disait qu'il y avait un vide juridique; de l'autre côté, il disait: Tu n'as pas d'affaire à dire ça.

Donc, à ce moment-là, quel respect avons-nous? C'est que, nous, le gouvernement, lorsqu'on décide qu'on s'en va là, qu'importe si les parlementaires de l'opposition sont contre nous autres, nous autres, on a décidé qu'on y va, et c'est là qu'on va se rendre. Et ça, pour moi, c'est déplorable. C'est déplorable, et je pense que j'ai même lu un article d'un journaliste dans le coin du ministre, qui a dit que le ministre n'était pas tellement respectueux des opinions des autres. Si on n'était pas d'accord avec lui, c'était pas mal malheureux. Oui. Et si le ministre ne me crois pas, je l'apporterai, l'article. Donc, il semblerait que ça fait peut-être partie de son caractère que, lorsqu'on n'est pas d'accord avec lui, à ce moment-là, bien, on y goûte. Bon. M. le Président...

Le Président (M. Lachance): En concluant, M. le député.

M. Middlemiss: ...oui, en concluant, M. le Président, c'est que j'espère qu'on sera transparent dans tout ça. Puis je veux dire, regardez, le fonds, c'est une autre... La raison principale du fond, c'est seulement de donner l'impression qu'on atteint le déficit zéro. On ne l'atteindra pas parce qu'on remet ça. On va l'atteindre, mais c'est qu'on pousse dans le futur les coûts qu'on devrait assumer à ce moment-ci. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Saguenay, toujours dans les remarques préliminaires.

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Gagnon: Oui, brièvement, parce que, si on veut revenir à l'essentiel, pourquoi la création d'un tel fonds? C'est le contrôle des coûts, c'est conférer... C'est l'utilisateur-payeur qui assumera davantage les coûts de sa flotte, permettant ainsi un certain autofinancement puis permettant de capitaliser davantage et pour permettre de se doter, en temps utile, de l'équipement roulant nécessaire. On fait référence à la désuétude de la flotte. Vous dites: Pourquoi procéder de cette façon-là? Est-ce qu'on n'aurait pas pu procéder différemment? Si tel avait été le cas, lorsque la critique de l'opposition était titulaire de ce ministère, il aurait sans doute pu le faire, mais probablement qu'il a constaté ou qu'il est à même de constater avec son expérience... C'est une façon aussi de signifier clairement le changement de cap dans la façon de gérer la flotte et d'avoir les ressources pour faire le renouvellement. On pourrait peut-être aussi ressortir les commentaires que le Vérificateur général a pu faire dans le passé sur la gestion de la flotte.

L'autre aspect qui est soulevé concernant l'étalement sur quelques années de paiements qui sont liés à cette

utilisation-là dans l'administration publique, il faut observer que plusieurs institutions, plusieurs corps politiques aussi utilisent cette méthode-là pour faire payer par les personnes qui, au fil des années, utilisent tant les équipements ou les infrastructures. C'est une façon qui n'est pas tellement novatrice mais qui permet de faire supporter, par les bonnes personnes, le coût de ces flottes-là. Je pense que c'est les principes qui sont à la base de ce qu'on a devant nous. C'est tout.

Le Président (M. Lachance): Merci. Est-ce qu'il y a d'autres députés qui voudraient faire des remarques préliminaires? M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: Merci, M. le Président. Brièvement, je pense qu'il faudrait se faire expliquer clairement, M. le ministre, de quelle façon le fonds va être alimenté. Vous l'avez déjà mentionné, je pense. La façon de le présenter, c'est le fonds... L'administration du fonds aura le pouvoir de financer à moyen terme. Mais est-ce qu'au départ, le Conseil du trésor, le gouvernement du Québec va investir dans le fonds, comme allocation de départ, d'une part?

Le député de Saguenay faisait allusion, M. le Président, à la désuétude de la flotte. Bien, c'est évident, quand ça fait trois, quatre ans qu'on n'investit pas dans du renouvellement d'équipement au niveau d'une flotte d'équipement, c'est ce qui arrive. Si vous visitez les centres de services du ministère des Transports aujourd'hui, au moment où on se parle, et que vous regardez ça et que vous aviez la même flotte il y a quatre, cinq ans et aujourd'hui, ce que vous voyez, c'est beaucoup moins de véhicules en service et la couleur est jaune mais elle est jaune rouillée. Donc, on n'a pas investi. Si on avait investi, exemple, je regarde... M. le ministre nous dit que ça coûterait 71 000 000 \$ pour renouveler l'équipement. Si on en avait mis, exemple, 20 000 000 \$ par année, si on avait investi 20 000 000 \$ par année, probablement que la flotte serait en meilleure condition.

● (15 h 40) ●

Là, je ne parle pas de l'économie possible de laisser gérer l'équipement par une structure particulière. Ça, on va essayer d'échanger à ce niveau-là. Mais il y a eu économie du gouvernement, dans les dernières années, parce qu'ils n'ont pas investi dans la flotte. Est-ce que... M. le ministre, probablement que lui et ses collègues du gouvernement n'oseront pas dire très clairement à la population que, pour atteindre le déficit zéro, on a arrêté d'investir. Est-ce que nous allez nous permettre de l'expliquer clairement à la population, ne serait-ce que reprendre une partie de votre discours? Je pense que c'est chacun de notre responsabilité, les parlementaires, ici, à l'Assemblée nationale, d'expliquer à la population: On n'a pas investi, mais aujourd'hui on finance à moyen terme les services. Les résultats, s'il y avait économie, on prétend — il n'y a pas d'analyse très claire — qu'il y aura à un moment donné, où on retrouve 2 800 000 \$, je crois, d'économie. Un autre moment donné, c'est que le fait de

ne pas investir et de laisser gérer la flotte à l'utilisateur-payeur, ça sera une autre somme d'économie. Tout ça, c'est à définir; ce n'est pas clair. Mais il va falloir que la population comprenne que, parce qu'on n'a pas investi, on a négligé d'investir, aujourd'hui, on doit emprunter pour créer un fonds. C'est ça finalement qui va être utilisé dans les années à venir. L'utilisateur-payeur aura à payer à chacune des années pour les frais d'utilisation de chacun de ces véhicules-là. Ce sera l'histoire.

Mais, comme mon collègue le mentionnait, après quatre, cinq, sept ans, il va falloir comptabiliser ce qu'on va devoir, justement, pour avoir emprunté, investi dans ce fonds-là. Évidemment, il faudra aussi voir si chacun des services gouvernementaux va avoir à sa disposition les véhicules nécessaires pour assumer chacun leurs responsabilités. Est-ce que le fonds ne sera en mesure de fournir qu'une partie, CGER, comme on l'appelle, des équipements aux services gouvernementaux qui solliciteront la location ou la mise à sa disposition de certaines pièces d'équipement? Si ce n'est qu'une partie, donc, chacun des services gouvernementaux devra aller à de la location à court moyen, comme on voit au ministère des Transports — et probablement que c'est la formule qu'ils ont retenue depuis quelques années — sur quelques mois par année, ce qui coûte très cher. Parce qu'on nous donnait, à un moment donné, je pense que c'est l'année passée, un exemple d'un service gouvernemental où ils louaient de l'équipement sur quatre mois par année et ça coûtait presque le prix de l'avoir à leur disposition pour l'année entière. Donc, ce n'est pas nécessairement une formule économique. C'est parce que ces services-là n'avaient pas l'argent nécessaire pour acheter l'équipement dont ils avaient besoin. Donc, on y va avec une formule plus dispendieuse. Est-ce qu'il y aura encore une partie de ça? C'est à voir. Je pense qu'on aura à échanger avec le ministre à l'occasion de l'étude de ces quatre articles de projet de loi.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Montmagny-L'Islet. M. le député de Limoilou.

M. Michel Rivard

M. Rivard: Merci, M. le Président. C'est très bref. C'est pour donner suite aux arguments développés par le critique, le député de Pontiac. Moi, je suis toujours étonné de voir que des fois il y a absence de mémoire. On reprochait tantôt à l'actuel gouvernement la création de fonds. Moi, j'aimerais rappeler qu'entre 1985-1994, du temps du règne libéral, il s'est créé une trentaine de fonds nouveaux. Alors, il n'y a aucun scandale à créer d'autres fonds. La seule différence qu'il y a avec nous — c'était le thème de la campagne de 1994, *L'autre façon de gouverner* — c'est que nous avons accepté la recommandation du Vérificateur général qui, bon an, mal an, à chaque année, depuis 1985, indiquait que ces fonds devraient être comptabilisés dans la dette du Québec. On l'a fait cette année. M. Landry, lors de son dernier budget, le ministre des Finances, a comptabilisé et a accepté la recommandation du gouvernement.

Alors, c'est curieux quand même que, durant 1985-1994, il y en a eu une trentaine de fonds créés. On en crée quelques-uns par après, avec plein de justifications, sauf que ce qu'on reprochait, c'est que c'était pour pelleter en avant. Et c'est comptabilisé maintenant dans la dette du Québec, et lors de la prochaine campagne, vous aurez l'occasion d'expliquer aux gens que le déficit zéro, c'est dans les fonds — on vous expliquera, vous en avez fait une trentaine — sauf que, nous, on le comptabilise. Je pense que c'est une différence majeure. C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Limoilou. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? M. le député de Bertrand.

M. Denis Chalifoux

M. Chalifoux: Oui, s'il vous plaît, M. le Président. On lit dans les propos du ministre qu'il y a une unité autonome de services qui a été mise sur pied, qui a été reconnue officiellement par le Conseil du trésor, le 27 mai, qui s'appelle le CGER. On dit que le CGER a pour mission d'assurer aux ministères et organismes publics la disponibilité de véhicules routiers et d'équipements connexes.

Ce qui m'inquiète un petit peu, M. le Président, c'est que je me demande jusqu'où on va offrir des véhicules routiers et jusqu'où on va offrir des équipements connexes? Est-ce qu'on est en train de nous dire que les garages en région ou que les stations-service en région... Le gouvernement va aller jusqu'à vendre de l'essence? À quelque part, c'est un petit peu inquiétant, puis on aimerait aussi le dénoter. Je présume qu'à l'intérieur des articles on aura l'occasion d'en discuter. Quant au fonds, qu'il a corrigé après que le Vérificateur général eut dit au gouvernement que cette pratique comptable n'était pas acceptable et qu'il a réussi à faire passer pour plusieurs millions de départs assistés et plusieurs millions d'autres choses qui peuvent totaliser 2 000 000 000 \$, M. le ministre des Finances, pour ne pas le citer, a dit au Vérificateur général: Je m'excuse, on ne le fera plus, on ne le savait pas. Puis là on envoie ça à net-net net. On ira sûrement sur le terrain très bientôt pour expliquer ça à notre population et on sera très équipé, sûrement.

Alors, ce qui me préoccupe un peu, c'est à savoir, pour revenir à nos oignons, les gens qui sont en région, si la CGER va devenir un compétiteur à des gens en région qui offriraient des services au ministère des Transports, et si tel est le cas, bien, encore une fois, le ministère va venir compétitionner l'entreprise privée à des prix très, très bas. On va en faire crever encore quelques autres puis on va faire des mises à pied puis après ça, on dit: Il faut rouler. Si tel n'est pas le cas, je présume qu'à l'étude article par article, je serai rassuré. Mais, à l'heure où on se parle, je ne le suis pas du tout. C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Merci. M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Je voudrais faire suite aux propos du critique officiel de Pontiac. Ça nous a touchés, parce que je pense que ce n'est pas la première fois qu'on l'entend discourir au sujet du fonds et de la nature même du fonds, et je voudrais renchérir sur les propos de mon collègue. Je pense que, ça, c'est la vérité, le Parti libéral, lorsqu'il était au pouvoir, a créé une multitude, une panoplie de fonds, et vous me permettez d'en citer quelques-uns: Fonds des services gouvernementaux, qui regroupait à ce moment-là une dizaine de fonds pour une valeur de 218 000 000 \$. Et regardez-bien desquels fonds on fait mention: entretien et équipement bureaucratique, acquisition de biens et services, courrier et messagerie. Un peu plus loin, on en a créé concernant l'aide: le Fonds d'information géographique et foncier, le Fonds de développement international, le Fonds de la gestion des immeubles du Québec à l'étranger. Et il y en a une série, là; on en a créé pour plusieurs centaines de millions de dollars. Mais je voudrais juste dire amicalement au critique de l'opposition aux affaires du transport que, au cours de ces années-là, ils ont réussi aussi l'exploit, malgré la création de ces fonds-là, de nous planter avec un déficit, en 1991-1992, de plus de 3 000 000 000 \$, en 1992-1993, de 4 000 000 000 \$, pour atteindre le record absolu du déficit de 5 700 000 000 \$.

Alors, je comprends mal l'intervention du critique officiel et de ses collègues qui reprochent au gouvernement la création d'un fonds tout à fait justifié. C'est ce qu'ils ont fait pendant des années et des années. Et, en plus de ça, ils nous ont plantés avec à peu près 20 000 000 000 \$ d'augmentation sur la dette. Je pense qu'ils ne sont plus crédibles sur ces propos-là. J'arrête là mes premiers commentaires. On aura la chance d'échanger avec nos collègues sur les autres articles. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, voilà pour les remarques préliminaires. C'est assez inusité qu'il y ait autant de remarques préliminaires avant d'entreprendre l'étude d'un projet de loi...

Une voix: C'est parce que ça nous tient à coeur.

Le Président (M. Lachance): ...mais c'est tout à fait légitime de pouvoir le faire, le règlement le permet.

Alors, si je comprends bien, nous sommes prêts à prendre en considération l'article 1 du projet de loi. M. le ministre.

M. Middlemiss: M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député.

M. Middlemiss: ...est-ce que je peux faire une motion?

• (15 h 50) •

Le Président (M. Lachance): Oui, allez-y, M. le député de Pontiac.

Motion proposant d'entendre le Vérificateur général

M. Middlemiss: M. le Président:

«Que, conformément à l'article 244 du règlement de l'Assemblée nationale, la commission des transports et de l'environnement tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 159, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports afin d'instituer le Fonds de gestion de l'équipement roulant, des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende le Vérificateur général du Québec.»

Le Président (M. Lachance): Alors, oui, la motion est recevable. M. le député de Pontiac, vous pouvez y aller pour argumenter sur votre motion; vous avez 30 minutes, si vous le voulez.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: D'accord. Merci, M. le Président. Vu que ce fonds de roulement n'était pas en vigueur au moment où le gouvernement a échangé avec le Vérificateur général, donc, à ce moment-là, le Vérificateur général n'a certainement pas eu l'opportunité ou l'occasion de regarder le fonctionnement de ce fonds de roulement. On sait que tantôt les collègues du côté ministériel ont indiqué que le Vérificateur général avait béni toute cette chose-là, et je pense que c'est le député de Limoilou qui dit: Regardez, notre grand argentier, le ministre des Finances, a accepté de changer sa convention comptable, regardez. La raison pourquoi ça a été fait, il faut dire les choses telles qu'elles sont, c'est qu'il s'est fait prendre avec la main dans la cagnotte, et le Vérificateur général a dit: Eh! là, vous allez rapporter ça.

Et pour vous montrer même les conséquences de ça, le ministre des Transports, durant l'étude des crédits, a même indiqué que, dans le Fonds d'amélioration du réseau routier, peut-être la partie des couches d'usure, on ne financera plus ça dorénavant. Comment ça se fait que c'est arrivé tout d'un coup? Avant, c'était bon, c'était solide, ce fonds-là; tout était justifiable. Mais, tout d'un coup, on a dit: Peut-être que ceux-là... Et je pourrais vous citer exactement, M. le Président... Donc, à ce moment-là, il y a certainement des choses que le Vérificateur général a vérifiées, qu'il a faites dans les autres fonds pour que le gouvernement change sa convention comptable. Que le ministre des Transports nous indique, au moment des crédits, que, maintenant qu'on a procédé pendant tant d'années et qu'on a tout mis dans le fonds, dorénavant, on va peut-être enlever qu'est-ce qu'on appelle la couche d'usure, qui est un peu l'entretien, tu sais. C'est l'entretien, ce n'est certainement pas des investissements à long terme, et donc, ce n'est certainement pas venu de la réflexion

C'est bien beau de se pêter les bretelles et de dire: Nous autres, le gouvernement, on a fait des fonds et on a écouté le Vérificateur général. Regardez, le Vérificateur général a indiqué... Et il avait même, à un moment donné, dit: Regarde, peut-être que je ne signerais pas; il avait

laissé planer qu'il ne signerait pas les états à cause de ces choses-là. Et, lorsqu'il a parlé, il a même indiqué, et c'était peut-être ça, il a dit: Le déficit réel, il est à peu près 1 500 000 000 \$ à 2 000 000 000 \$ de plus élevé que ce que vous dites là, parce que vous ne comptabilisez pas ça dans l'année, vous l'avez changé.

Et, en passant, j'aimerais bien que mes collègues... Je sais que je suis le point de mire aujourd'hui sur ça, mais que... Regardez, c'est que dans le passé on payait comptant. La nouvelle façon de gouverner, c'est bien. La nouvelle façon de gouverner, c'est peut-être de payer à crédit mais de donner l'impression qu'on va atteindre le déficit zéro. Mais là c'est ça; ça, c'est en train de réellement tenter de jouer les gens, de leur faire accroire que la chose la plus importante, c'est le déficit zéro, sans leur dire: Pour l'atteindre, on va augmenter votre dette de beaucoup, de beaucoup et à un moment donné... Et je l'ai indiqué tantôt: j'ai dit que, à un moment donné, ça ne sera plus compressible, cela, et on ne pourra pas réellement arriver à faire des coupures; on devra faire payer. À ce moment-là, il n'y aura peut-être plus de jeu. On ne pourra peut-être plus emprunter. À ce moment-là, il n'y aura plus de travaux. Il n'y aura même plus l'achat d'équipements. On se donne un gros projet, et on n'aura même pas les sous pour être capable d'acheter l'équipement pour bien le gérer.

Une des raisons pour lesquelles je dis que le Vérificateur général, on devrait l'entendre sur ça, c'est le fait que le ministre nous a dit aux crédits que l'affaire d'entretien dans le Fonds d'amélioration, on considère de sortir ça. Mais je vois ici, à l'article 3, l'entretien et la réparation d'équipements roulants. Donc, si l'entretien, ce n'est pas justifiable et qu'on l'a enlevé, c'est parce que le Vérificateur général nous a dit: Wo! Ça, je pense que vous étirez l'élastique un petit peu trop loin. Qu'on amortisse la construction d'un pont sur 15 ans, 20 ans, ça pourrait durer 100 ans, il n'y a pas de problème. Ça, je pense que... Mais le financer pour le démolir, ça c'est encore un peu chatouilleux. Mais la construction de nouvelles routes, surtout aujourd'hui avec les exigences qu'on demande aux entrepreneurs de donner une garantie sur une période de 5 ans, 10 ans, 15 ans, certain, à ce moment-là, oui. Ça fait du sens que, oui, on paye sur cette période de temps là.

Mais comment l'entretien et la réparation de l'équipement roulant... Est-ce que, ça, c'est réellement quelque chose qui devrait être dans le fonds? Pourquoi ne pas demander au Vérificateur général? On pourrait lui soumettre toutes ces choses-là. Il pourrait nous dire... Au lieu d'attendre une autre année ou au prochain budget, si jamais on se rend là, pour dire... Le Vérificateur général va dire: Regardez, un autre fonds de roulement qui n'était pas inclus dans ma vérification et qui doit être lui aussi changé. Vous allez être obligés de changer votre convention comptable pour prendre en ligne de compte cette situation-là.

Donc, M. le Président, il me semble que le Vérificateur général, peut-être que lui, contrairement aux réponses que j'ai pu avoir du gouvernement, pourrait nous dire: Est-ce que ça va nous coûter plus cher? Est-ce que la

collectivité, pour atteindre cet objectif-là d'avoir un fonds, va réellement économiser... permettre à la collectivité québécoise de se donner une même qualité de service avec l'équipement nécessaire au moindre coût possible? Est-ce qu'il y a un coût à payer à ça? Parce qu'il me semble qu'une des raisons pour lesquelles l'équipement est rendu dans cet état-là, c'est certain que depuis quelques années... Je vais donner l'exemple. Je pense que les deux premières années du gouvernement du Parti québécois, lorsqu'il n'y avait pas de fonds, le Fonds pour l'amélioration du réseau routier, il y a eu moins d'argent qui s'est dépensé sur le réseau routier. Donc, ce n'est pas étonnant qu'on ait de la récupération à faire. Et c'est la même chose avec l'équipement roulant: on n'en a pas acheté. On a dit: Voici... On a fait des coupures, à ce moment-là. Donc, si c'était l'invention du siècle, à ce moment-là, on aurait dû, au tout début, dire: Regardez, ça va nous permettre, avec un fonds, d'acheter de l'équipement et d'être capables de donner la qualité de service qu'on s'attend du ministre des Transports et des autres ministères, et d'être certains que l'équipement est toujours en ordre, que le coût d'opération est le moindre possible. Mais non, c'est du rattrapage qu'on va être obligé de faire.

● (16 heures) ●

C'est vrai, là, qu'on est... C'est épouvantable, ça nous coûterait 71 000 000 \$ pour renouveler toute la flotte. Oui, mais si pendant trois ans on n'a pas dépensé, comme le disait mon collègue tantôt, si pendant trois ans on a laissé aller les choses, on n'a pas acheté d'équipement, bien, la vie de l'équipement était dépassée. Ça nous a coûté plus cher. Donc, si on est en train de dire: Ça va nous coûter moins cher parce qu'on compare ça à qu'est-ce que ça nous a coûté quand l'équipement était dans un mauvais état, ce n'est pas étonnant qu'on peut démontrer que, ça, ça va nous permettre de faire 2 000 000 \$ d'économies. C'est certain, si on compare ça, une flotte qui n'a pas été renouvelée pendant trois ans, avec une flotte d'équipement nouvelle, c'est certain que, oui, il y a des choses, là. Donc, le Vérificateur général pourrait nous faire l'analyse, comme il a fait l'analyse de tous les fonds et qu'il a réussi à... Il a dû être convainquant, il a dû avoir de bons arguments parce qu'il a réussi à faire changer la façon dont le gouvernement fait sa comptabilité. Donc, regardez...

Et, moi, M. le Président, je suis certain qu'on... Moi, j'ai toujours été une des personnes qui disaient: On est bien mieux de prévenir que de guérir. Et le fait que le Vérificateur général pourrait venir ici éclaircir toute la chose puis dire: Regardez les fonds... Ça ne changera pas mon argument fondamental sur le fonds, mais ça va nous assurer au moins que, lorsque le fonds sera en vigueur... C'est vrai, je m'excuse, il est déjà en vigueur, hein? Non? Mais enfin... Mais le projet de loi lui-même est en vigueur depuis le premier. Ça, ça veut dire essentiellement que, si on a pris le 1er avril 1998 comme étant la date, qu'importe la date, ça veut dire que c'est en marche. C'est en marche, tu sais. C'est un peu un projet de loi rétroactif. C'est un peu ça, là, qu'on nous dit. C'était le 1er avril 1998, on est rendu aujourd'hui, hein, tu sais...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Oui, mais ça, on est d'accord. Ça, on accuse toujours les autres de faire des choses de même, mais il semblerait que c'est toujours... Tu sais, on voit la poussière dans l'oeil du voisin, mais on ne voit pas la poutre qu'on a dans le nôtre. Donc, à ce moment-là, ça devient extrêmement facile.

Mais c'est ça que je disais, M. le Président, que vaut mieux prévenir que de guérir. C'est certain que les échanges que le gouvernement a eus avec le Vérificateur général ont eu des résultats probants. C'est que, au bout d'un an, on a changé de toutes sortes... on a changé la façon de faire la comptabilité. On a eu la bénédiction du Vérificateur général qui, lui, il n'y a pas six mois passés, disait: J'ai des questions sérieuses, je me pose de sérieuses questions avant de signer ces choses-là. Il n'a pas menacé de le faire, tout ce qu'il a dit, c'est: J'ai des réserves, et, si ça ne change pas... Donc, le gouvernement a dû voir... Une fois qu'il s'est fait prendre avec la main dans la cagnotte, il a dit: Ouf! il va falloir que je fasse quelque chose. Parce que, là, quand le Vérificateur général commence à parler, que les journaux commencent à rapporter ça, là, le monde, la population commence à dire: Ah, mon Dieu Seigneur! Ce n'est pas ça qu'on semblait nous dire. On nous disait que ces fonds-là, c'était pour nous permettre de faire des travaux, on ne nous disait pas que, en réalité, ça changeait le portrait de la situation du déficit. C'est exactement ça qu'il disait, le Vérificateur général, il disait: Le déficit que vous avez indiqué, il est 1 500 000 000 \$ à 2 000 000 000 \$ plus élevé que ça parce que vous avez entre autres le fonds d'amélioration du réseau routier. Ça, en soi, seul, chaque année, c'est 600 000 000 \$, tu sais.

Tantôt, le député disait qu'on a créé le fonds de 218 000 000 \$. Imaginez-vous, ça c'était un fonds qui était un total de 278 000 000 \$. 218 000 000 \$, c'est un... Lui, juste l'amélioration, 640 000 000 \$ chaque année. Et, je l'indiquais tantôt, au bout de sept ans, on va dépenser encore 640 000 000 \$, puis on va en payer 700 000 000 \$, puis la dette va être rendue à 3 000 000 000 \$. C'est ça qu'est-ce qui va arriver, ça, tu sais, et c'est ça exactement ce que je disais. Les fonds, la création des fonds, ce n'était pas pour tenter de dire: On va atteindre le déficit zéro, tu sais, hein? Vous autres, vous vous êtes donné ça comme objectif, vous avez cherché une façon de dire: Pour réellement atteindre ou donner l'impression qu'on a un déficit zéro, on va pelleter dans les années à venir. Dans les années à venir, on va mettre tout ça là-dedans. Ce n'était pas ça, notre objectif, nous autres, on ne s'est jamais dit qu'on était pour avoir un déficit zéro, puis on n'avait pas l'intention, tu sais... Non, ce n'était pas ça du tout. Nous autres, c'était clair, c'était transparent, oui, tu sais.

Une voix: L'endettement des Québécois.

M. Middlemiss: L'endettement des Québécois, sauf que le champion des déficits a été fait par M. Jacques Parizeau. Puis, allez vérifier ça, le plus gros déficit a été

fait par le Parti québécois, Jacques Parizeau, puis, après ça, M. Duhaime. Yves Duhaime a été proche aussi pas mal plus. Et on sait qu'est-ce que M. Le Hir a dit du 6 000 000 000 \$, hein? Et, à un moment donné, ce n'était pas ça. Ce n'est pas moi qui le dit, là, c'est un ancien ministre du Parti québécois qui a dit: Les prévisions arrivaient, mais, tout d'un coup, on a dit: Ouf! Il ne faut pas faire ça, notre chance à nous autres, hein... Non, moi, je n'étais pas au Conseil des ministres, M. Le Hir il y était. Il y était, donc c'est lui qui a dit ça. Ce n'est pas un libéral qui a dit ça, c'est un des anciens ministre du gouvernement Parizeau qui a dit ça. Donc, si on veut commencer à parler des déficits records puis on veut parler de ça...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Aïe! Parlez à votre ex-collègue, hein, qui, lui, était là, et il l'a raconté, il l'a dit, tu sais, il a dit: Voici la situation. Donc, c'est ça qu'est-ce qui est survenu.

Mais, pour revenir, M. le Président, au Vérificateur général...

Le Président (M. Lachance): ...

M. Middlemiss: Non, mais, M. le Président, c'est que tantôt, vu que j'étais le point de mire de mes collègues de l'autre côté, j'ai pensé tenter, en passant, de juste leur rappeler, s'ils ont oublié quelque chose, que le champion des déficits, c'était sous le Parti québécois. Il fallait que je leur dise ça. Et, lorsqu'on nous dit, puis on nous pointe du doigt que le 6 000 000 000 \$... Regardez, là, il y a quelqu'un qui était là, dans le cabinet, puis il a dit... Et même M. Campeau, le ministre des Finances, avait dit au mois de septembre, octobre: Tout est tel que les prédictions. Et, à ce moment-là, plus tard, là, on l'a vu, M. Le Hir arrive puis il dit...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Oui. Aïe! Au Conseil des ministres, on a dit: Aïe! Ça, il ne faut pas que ça passe de même... Tout d'un coup, après ça... Puis il n'y a jamais eu d'explication pour.

Donc, je ne pouvais pas m'empêcher, M. le Président, de mettre les pendules à l'heure. C'est ça qu'on fait, là, c'est de dire la vérité. Maintenant, à moins que quelqu'un trouve que M. Le Hir ne dit pas la vérité. À ce moment-là, qui dit vrai? Qui dit vrai? Lorsque le ministre des Finances disait, lui: Tout est tel que prévu, tel que les projections au mois d'octobre 1994... J'espère que vous allez lui dire, à M. Campeau, qu'il ne comprenait pas les chiffres.

Une voix: ...

M. Middlemiss: Non, non, minute! Une seconde! Non, non, c'est que... Aïe! c'est vous autres... Minute, là,

le ministre des Finances du temps était M. Campeau, O.K.?

Une voix: ...celui qui a dit ça...

M. Middlemiss: Non, non. M. Campeau était le ministre des Finances et lui a dit publiquement au mois d'octobre 1994 que tout était tel que prévu, que le déficit prévu était... Sauf que, après ça, on a appris de quelqu'un qui était à l'intérieur, quelqu'un qui avait travaillé sur tous les projets, les rapports sur les avantages du référendum, il nous a dit: Mon Dieu! Ça n'a pas été fait réellement de façon bien, bien catholique, ça, là, hein?

Une voix: Il n'est plus là.

M. Middlemiss: Ah! Il n'est plus là parce que vous avez perdu le référendum. Il me semble que si vous... En d'autres mots, il était là juste passager, lui. Est-ce qu'il savait qu'on voulait l'utiliser juste pour ça et qu'après on le mettrait à la porte? J'espère que vous avez eu l'honnêteté intellectuelle de le lui dire.

Donc, M. le Président, je crois que la personne qui pourrait mieux nous éclairer est le Vérificateur général qui, lui, pourrait nous dire, dire au gouvernement surtout: Pour que les conventions comptables soient exactement telles que voulues et qu'il n'y ait pas de cachette, c'est de cette façon-ci que vous devriez procéder. Et, à ce moment-là, s'il y avait des amendements à apporter, on pourrait les apporter aujourd'hui et on ne serait pas obligé de revenir comme on l'a fait pour les véhicules hors route.

● (16 h 10) ●

Tu sais, on a passé un projet de loi pour les véhicules hors route, quatre, cinq mois plus tard, on a été obligé de revenir pour en passer un autre, là. Et c'est pour ça que je disais tantôt: Moi, j'aime mieux prévenir que de guérir, et, en réalité... Je vais vous dire, la même chose, je l'ai vécue, moi aussi, malheureusement, de l'autre côté, de passer un projet de loi puis d'être obligé de revenir après, tu sais, pour le refaire. C'était la publicité le long des routes. Si vous pensez que je n'en ai pas mangé une, vous autres, de M. Garon, sur ça.

Et c'est pour ça que je me dis qu'on devrait toujours s'assurer de mettre toutes les chances de notre côté comme gouvernement et de dire: Voici, on a un projet de loi à passer, on va passer des heures à le discuter, et, à ce moment-là, pourquoi ne pas s'assurer que tout est bien fait? Parce que ce n'est certainement pas intéressant pour le ministre d'être obligé de revenir pour dire: Il faut que je recommence ça, tu sais, tel article puis... Surtout si la critique commence à dire: Ouais, il a mauvais caractère puis, tu sais, il n'a pas bien fait son travail. Ce n'est certainement pas intéressant, et celui qui vous parle le sait, il l'a vécu de l'autre côté. Donc, moi, je me dis: On doit, à un moment donné, s'assurer que les projets de loi qu'on passe ici soient des projets de loi qui vont coller, puis qu'ils vont décoller, puis qu'ils ne planteront pas, en d'autres mots, qu'ils vont partir puis qu'ils vont rester dans les airs. C'est que le projet de loi est là pour

accomplir un certain besoin, et il faudrait s'assurer que ce besoin-là soit réellement comblé de la meilleure façon possible.

Et je suis convaincu que lui pourrait... C'est ça que je disais tantôt, qu'il pourrait certainement nous faire l'analyse, à savoir est-ce qu'il y a un avantage d'avoir un fonds. Je pense qu'il n'y a aucun doute qu'il y a un avantage d'avoir une meilleure gestion, mais ça, ce n'est pas nécessaire d'avoir un fonds pour une meilleure gestion. Tu sais, on l'a, ça existe déjà. Mais lui pourrait certainement nous faire une analyse puis nous dire: Regardez, cette façon-là, au bout de tant d'années, bien, ça va vous coûter plus cher. Même avec une bonne gestion, ça va vous coûter plus cher.

Et qu'est-ce qui m'inquiète un peu aussi, c'est cette philosophie qu'on va faire payer les générations futures. Je ne sais pas si vous l'avez lu ce matin, là, le taux de natalité, au Québec, a tombé de 6 %. Les gens qui laissent le Québec ont augmenté énormément. Donc, ça veut dire qu'il va y avoir moins de population tantôt, là. Moins de population. La population n'augmente pas selon les prévisions qu'on avait prévues. Et, à ce moment-là, ça aussi, gouverner, c'est prévoir. Il faut prévoir que, à ce moment-là, est-ce qu'on va être dans une position... Est-ce qu'il va avoir... Souvent, les gens se disent: Si ça continue comme ça, est-ce qu'il va y avoir quelqu'un pour payer la pension des gens qui sont à un âge de ne pas prendre leur pension? Je ne pense pas que ça affecte les gens qui sont ici depuis nombre d'années, je ne parle pas de la pension, nécessairement, seulement que de député, mais la pension de la Régie des rentes du Québec. La Régie des rentes, toutes ces choses-là, est-ce qu'on va être capable, comme société, lorsqu'on voit la baisse de la population... Il y a moins de gens qui travaillent. À ce moment-là, est-ce que, réellement, l'idée de pelleter ça dans le futur...

Moi, mes parents m'ont toujours appris de payer les choses le plus vite possible, payer comptant si nécessaire. De cette façon-là, tu ne paies pas les intérêts. Mais il y a des circonstances où, malheureusement, les sommes sont assez énormes qu'il faut une hypothèque, comme, par exemple, une maison. Ça, c'est certainement des choses... Mais, lorsqu'on est rendu peut-être au point de dire que c'est quasiment l'épicerie, à ce moment-là, ça devient réellement inquiétant, inquiétant. Et je pense que le Vérificateur général, lui, pourrait faire l'analyse de ces choses-là et pourrait nous indiquer: Regardez, après tant d'années... Et, à ce moment-là, on pourrait peut-être dire: Regardez, oui, le fonds devrait aller jusqu'à tant d'années, après ça, là, une fois qu'on dépasse ça, ce n'est plus rentable, ce n'est plus avantageux financièrement pour la collectivité québécoise, et qu'on dise aux gens: Regardez, voici, on a fait ça pour être plus efficace, pour bien faire notre travail. On a créé un fonds pour avoir de l'équipement, et ainsi de suite, puis ça, c'est pour être capable, réellement, de mieux exécuter notre travail, que ce soit au ministère des Transports, que ce soient d'autres ministères qui vont bénéficier ou qui vont transiger avec le CGER pour leur équipement, et ainsi de suite. Donc, à ce moment-là, on pourra savoir que, dans x nombres d'années, il faudrait arrêter.

Est-ce que c'est ça, un peu, qui a mis la lumière jaune pour le ministre dans son fonds d'amélioration du réseau routier? On lui a dit: Wo! Pensez-y donc, là, les couches d'usure, peut-être que, ça, c'est plutôt de l'entretien que réellement de l'amélioration, ou de la construction, ou quelque chose qui est permanent, ça n'a peut-être pas de valeur. Donc, il y a certainement quelque chose qui est survenu parce que, au tout début, c'était la trouvailla du siècle. On pouvait continuer, on pouvait investir des sous. Tu sais, on a investi la moitié dans les deux premières années et là on a coupé de 300 000 000 \$. C'était honteux de voir qu'on ne s'occupait pas plus que ça du réseau routier et c'était la solution à ce moment-là. C'était: on coupait.

Mais là quelqu'un a trouvé cette fameuse baguette magique en disant: Aïe! On peut dépenser puis maintenir — puis ce qui est bon en soi, qu'on maintienne — mais ça ne paraîtra pas. Ça n'apparaîtra pas du tout, on va atteindre le déficit zéro, puis les gens, ils ne sont pas plus conscients que ça, c'est dans le futur qu'on va être obligé de réellement payer pour ces investissements-là. Ce qui n'est pas mauvais, là, hein, le fonds, de dire qu'il faut refaire des travaux routiers. Ça, je pense que je n'ai jamais dit qu'on ne devrait pas les faire. Au contraire, j'ai toujours dit, moi, que c'était un investissement de faire ces choses-là, tous les travaux qu'on faisait parce que les conséquences de ne pas avoir un réseau routier en bonne condition... Prenons juste du côté de la sécurité, réellement... Mais il y a tout l'autre côté, notre économie. Nos transporteurs, même les utilisateurs, ça coûte énormément cher, l'entretien d'une auto si le réseau routier, en soi, n'est pas bon. Donc, ça, je le réalise, mais je me dis qu'il faut que les gens sachent la façon dont on opère aujourd'hui puis qu'on dise: On va atteindre le déficit zéro, mais on est en train d'augmenter la dette et la faire payer plus tard.

Et, c'est ça, il a dû y avoir quelque chose de véridique dans cela, puisque, suite aux discussions avec le Vérificateur général et le ministre des Finances, on a apporté des changements. On les a apportés, donc cet éclairage-là... Et ça ne prendrait peut-être pas longtemps, M. le Président. Le fait que le Vérificateur général a réellement fait l'analyse de tous les autres fonds puis qu'il a dit au gouvernement: C'est de cette façon-ci que vous devriez procéder, il me semble que ça ne prendrait pas tellement de temps. Et je pense qu'il n'y a pas urgence, il n'y a pas de feu dans la maison. Quand je vois que... Qu'importe la date de sanction, c'est en vigueur depuis le 1er avril 1998, ça ne change rien, là. On ne pourra pas invoquer qu'il y a une urgence de procéder et de sanctionner ce projet de loi là immédiatement. Je ne pense pas qu'il y ait réellement urgence dans ce sens-là.

• (16 h 20) •

Donc, M. le Président, j'espère que j'ai réussi à convaincre mes collègues. Donc, à ce moment-là, si, malheureusement, je n'ai pas réussi, c'est soit que les gens ne m'ont pas écouté... Mais il n'y a personne de plus sourd que celui qui ne veut pas entendre, et ça, c'est un problème. Et, dans ce cas-là, si je n'ai pas réussi, je vais être

obligé de continuer d'apporter des arguments pour que je puisse convaincre les collègues parce qu'on a un devoir ici comme élu. On a été élu par notre population pour venir ici et s'assurer de passer les lois et des lois les plus justes possible et aussi pour leur donner l'heure juste. Je pense qu'il faut leur donner l'heure juste, là. Il ne faudrait pas se leurrer puis penser qu'on peut passer un projet de loi, puis le commun des mortels, lui, il ne le saura pas, puis, à ce moment-là, il n'y a aucune conséquence. Moi, il me semble que c'est bien important que le projet de loi, ici, soit bien fait. Et c'est pour ça qu'on a été élu par ces gens-là. Les gens qui votent pour nous autres nous envoient ici puis ils ont une grosse confiance en nous autres qu'on va bien faire les choses et...

Le Président (M. Lachance): En terminant, M. le député. Quelques secondes...

M. Middlemiss: Ah! M. le Président, dis-moi pas...

Le Président (M. Lachance): ...de votre première intervention.

M. Middlemiss: J'espère que... Regardez, je vais terminer, mais on a un devoir envers les gens qui nous ont élus de s'assurer que les projets de loi qu'on passe ici, c'est fait en toute transparence et que c'est transparent. Et il me semble que le Vérificateur général a été nommé là pour s'assurer d'être le chien de garde pour la population, en tout cas, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Très bien, merci M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, M. le Président. D'abord, rétablissons les faits quant au fonds. Ce qui est en opération actuellement, depuis l'an dernier, depuis un an maintenant, c'est le Centre de gestion des équipements roulants, c'est le CGER. En tant qu'unité autonome de services, ça opère. Et je vois du monde là avec nous dans la salle, ce sont des membres de l'effectif du CGER, alors le CGER, il opère. Le fonds, lui, n'opère pas, le fonds n'existe pas. Il peut bien y avoir une date dans le projet de loi, le projet de loi, il n'est pas adopté. Alors, à partir du moment où il n'est pas adopté, il n'est pas opérant. Le fonds n'est pas opérant, le fonds n'existe pas. Arrêtez de dire ou d'invoquer la date qu'il y a dans le projet de loi — donc, ce n'est pas une loi, elle n'est pas adoptée encore — arrêtez d'invoquer cette date-là pour prétendre que le fonds opère, le fonds n'existe pas. Ce qui existe, ce qui fonctionne, c'est le CGER, le Centre de gestion, comme une unité autonome de services. Ça, ça fonctionne, mais il n'y a pas de fonds. Et on a recours actuellement à un fonds qui existe qui est le Fonds des services gouvernementaux. On passe par ce canal-là, actuellement, pour amortir nos acquisitions de véhicules. Donc, le fonds

n'existe pas. J'espère que, là, ça va être clair, qu'on va cesser de le prétendre. Le fonds n'existe pas et le fonds, par conséquent, n'est pas opérant, puisqu'il n'existe pas.

Ceci étant dit, M. le Président, j'écoutais le député de Pontiac, je me retenais pour ne pas rire, là. J'ai envie de rire quand je vois le député de Pontiac nous faire la morale sur l'endettement, les déficits. Quand je vois le député de Pontiac nous faire des remontrances, nous semoncer sur l'endettement, j'ai envie de pouffer de rire. Puis, en plus, quand je le vois nous donner des conseils — «Gouverner, c'est prévoir» — quand on pense que, pendant les neuf années où ils ont été au gouvernement, de 1985 à 1994, la dette du Québec a augmenté juste de 43 000 000 000 \$. Billevesées, un détail, 43 000 000 000 \$. Elle était de 31 000 000 000 \$, elle s'est retrouvée en 1994, après leurs neuf années de gouvernement, à 74 000 000 000 \$, une augmentation insignifiante de 43 000 000 000 \$. Alors, quand on a fait ça, là, je vous dis, M. le Président, qu'on ne devrait pas se permettre de faire des remontrances puis de faire la morale au gouvernement en place, on devrait plutôt être, je dirais, très humble, se faire très modeste en matière d'endettement, en matière de contrôle des déficits, en matière de prévisions qu'on ne réussit jamais à atteindre sur le plan des finances publiques. On devrait être d'une modestie exemplaire et ne pas prendre une demi-heure pour faire la morale au gouvernement en place. Ça, vraiment là, c'est d'un ridicule consommé. Alors, le député de Pontiac aurait pu parler plus longuement du Vérificateur, ça aurait été un petit peu plus crédible. Bon.

Ceci étant dit, le fonds n'existe pas. Pourquoi veut-on le créer? Ce serait utile pour deux raisons. L'existence de ce fonds, ça nous permettrait de récupérer le produit de disposition de revente des véhicules et ça nous permettrait de facturer les services rendus entre ministères, puisqu'on a déjà des contrats avec un certain nombre de ministères et d'organismes. Donc, ça faciliterait les choses en termes de gestion et d'administration. Bon. C'est pour cette raison-là qu'on crée un fonds. Ça n'empêche pas le CGER de fonctionner, ça faciliterait son fonctionnement sans le moindre doute, ça, c'est sûr, parce que, actuellement, on est obligé de passer par un fonds qui existe déjà qui est le Fonds des services gouvernementaux. C'est plus compliqué, c'est plus complexe, alors, si le CGER avait son propre fonds, tel qu'on le prévoit par la loi, ça lui permettrait de faire ces choses que, actuellement, il n'est pas en mesure de faire.

Maintenant, je vous rappellerai que, il y a quelques mois, quand on a adopté le principe du projet de loi, c'était l'époque où, je dirais, l'obsession de l'opposition, à ce moment-là, c'était d'attaquer le gouvernement avec beaucoup d'indignation sur la création de fonds dits spéciaux. Il est arrivé que le projet de loi a été présenté puis débattu à ce moment-là, donc ça a été un des exemples qu'on citait. Le député de Laporte, en particulier, citait ça comme exemple. Là, c'était l'attaque tous azimuts de la part de l'opposition contre le gouvernement parce qu'on créait, disaient-ils, des fonds spéciaux pour camoufler le déficit. C'était la thèse, le discours de

l'opposition à l'époque: Le gouvernement camoufle le déficit et il le fait en créant des fonds. Bon, très bien.

Alors, est arrivé le discours du budget au printemps dernier, et le ministre des Finances s'est levé puis il a dit: Écoutez, nous avons convenu avec le Vérificateur général de mettre en place et de respecter... de changer, de modifier les règles comptables pour faire en sorte qu'on tienne compte enfin des recommandations insistantes et continues du Vérificateur général en matière de gestion des finances publiques. Et ça, ça faisait des années et des années — on peut dire une vingtaine d'années — que le Vérificateur général, année après année, faisait ces recommandations-là. Alors, pendant neuf ans, ils ont été au gouvernement, ces messieurs dames. Ils ont été au gouvernement pendant neuf ans, et, pendant ces neuf années-là, le Vérificateur général faisait toujours la même recommandation: Modifiez vos règles comptables, tenez davantage compte des régimes de retraite des employés du secteur public et intégrez les fonds dans les équilibres du gouvernement. Il l'a fait pendant neuf ans. À neuf reprises, il a fait ces recommandations-là, et le gouvernement précédent n'en a pas tenu compte, ne les a pas suivies.

Là, ce printemps-ci, le ministre des Finances se lève et dit: Voici, maintenant, on va appliquer les recommandations du Vérificateur général. On va les appliquer. Résultat, ça veut dire quoi, ça? Ça veut dire que, concernant les engagements à l'égard des régimes de retraite du secteur public, désormais, ça va être inclus en totalité dans la dette du gouvernement. Bon. Ça, c'était réclamé continuellement par le Vérificateur général.

Deuxièmement, a dit le ministre des Finances, nous amortirons le coût des immobilisations du gouvernement pour faire comme le secteur privé, donnant suite à une recommandation émise en 1997 par l'Institut canadien des comptables agréés et reprise par le rapport du comité conjoint d'experts auprès du ministre des Finances. Désormais, plutôt que d'être incluses dans les dépenses, les immobilisations seront portées à la variation de la dette nette. Seul l'amortissement de ces immobilisations ira à la dépense. Bon. Ça, c'est ce que le Vérificateur réclamait puis c'est ce qu'on va faire.

● (16 h 30) ●

Et puis, troisièmement, nous présenterons désormais ce qu'on appelle des états financiers consolidés. Ils incluront 92 entités de plus qui sont, à divers degrés — je lis le discours du budget, là, il faut le rappeler; c'est important parce qu'on veut voir le Vérificateur — 92 entités de plus qui sont, à divers degrés, sous la responsabilité de l'État. Cette consolidation permet également de régulariser la situation des 34 fonds spéciaux créés par nous et nos prédécesseurs. Ils en ont fait quelques-uns, plusieurs, des fonds, on l'a rappelé tantôt. Le député de Limoilou l'a rappelé avec raison. Ce n'est pas le premier gouvernement qui crée des fonds. Ils en ont créé des dizaines et des dizaines, mais ils n'apparaissent pas dans les états financiers consolidés pendant ce temps-là.

Là, maintenant, cette consolidation permet de régulariser la situation de 34 fonds spéciaux créés. On nous avait reproché, avec ces fonds, d'user d'expédients,

de faire du camouflage. En réalité, la consolidation montre que l'ensemble du secteur public québécois est dans une situation financière saine. On a suivi les recommandations du Vérificateur général et ce dernier s'est montré satisfait puisqu'on applique ses recommandations. D'ailleurs, je vous ferai remarquer que, depuis ce temps-là, depuis le discours du budget, avez-vous vu le député de Laporte se lever de nouveau en Chambre pour refaire son discours ou étaler sa thèse du camouflage? La thèse du camouflage, dixit, finie. La thèse du camouflage, finie. Finie, forcément, parce que les fonds maintenant font partie des états financiers consolidés. Et ça veut dire, par conséquent, qu'ils peuvent être examinés par les commissions parlementaires, par le Parlement.

Il faut les déposer à l'Assemblée nationale, puis les commissions parlementaires pertinentes pourront en faire l'examen. Alors, vous n'entendez plus parler le député de Laporte ni les autres députés de l'opposition de camouflage, parce que c'est désormais... En appliquant les recommandations du Vérificateur général, ce discours n'a plus de fondement, n'a plus de justification. Et le député de Pontiac, en le reprenant, ce discours-là, cet après-midi, excusez-moi, mais il est vraiment déphasé. Il est vraiment déphasé. Il devrait avoir un petit entretien avec le député de Laporte qui, lui, a compris que ça ne servait plus à rien de diffuser cette thèse du camouflage. Elle ne vaut plus. Elle n'a plus de fondement. Elle n'a plus de justification.

Alors donc, je vous dirais, M. le Président, que ce qui m'a fait aussi... Je me suis retenu aussi pour ne pas rire, tout à l'heure, en écoutant le député de Pontiac quand il parlait, quand il accusait le gouvernement de mettre la main dans la cagnotte. Mais, en ce qui a trait à la main dans la cagnotte, parlons-en. La main dans la cagnotte, le gouvernement précédent n'a pas de leçon à donner non plus, là, n'a pas à faire de morale là-dessus. La main dans la cagnotte, eux autres, ils connaissent ça. La main dans la cagnotte pas de façon modeste, mais la main dans la caisse de la Société de l'assurance automobile à coups de milliards, là. Pas quelques millions, là, à coups de milliards. Alors, «la main dans la cagnotte», vous ne devriez pas utiliser cette expression-là. Les deux mains, puis même on peut dire... vous avez utilisé des moyens mécaniques. Probablement une pelle mécanique aussi pour aller chercher tout ce qu'il y avait dans la cagnotte de la SAAQ.

Alors, à cet égard, moi, je vous conseillerais bien humblement de ne plus utiliser cette expression-là, «la main dans la cagnotte», parce que ça évoque tout de suite des souvenirs. Moi qui étais dans l'opposition à l'époque puis qui étais député à l'époque, ça évoque tout de suite des souvenirs. Je vois une immense main velue dans la caisse de la SAAQ, dans la caisse de la Société de l'assurance automobile, avec une poignée de dollars dans les mains. Ça évoque des images pas très, très honorables et pas très bonnes pour l'ancien gouvernement.

Donc, M. le Président, puisque nous appliquons les recommandations du Vérificateur général, strictement, vraiment scrupuleusement, nous les appliquons. D'ailleurs, il nous en félicite. Alors donc, par conséquent, et puisque le fonds qui sera créé va, lui aussi, être assujéti aux

nouvelles règles comptables, forcément, il va, lui aussi, faire partie des états financiers consolidés, évidemment, comme les autres. Alors donc, ça ne m'apparaît pas pertinent ni opportun de lui faire perdre son temps pour qu'il vienne ici, en commission parlementaire. C'est là une mesure dilatoire bien connue. J'ai été assez longtemps dans l'opposition pour savoir de quoi il retourne. Cette motion est une motion dilatoire, manifestement, pour user le temps de la commission. Je ne pense pas qu'on doive l'adopter pour faire en sorte que le Vérificateur... Il a autre chose à faire. Il a autre chose à faire sûrement. Il a une oeuvre utile à faire, bien plus que celle-là.

D'autant plus que, comme Vérificateur général, il a pour mandat d'édicter des règles comptables au gouvernement que ce dernier doit ensuite suivre et appliquer. C'est après coup qu'il fait la vérification. C'est ça, son rôle. C'est après qu'il vérifie si ces règles ont été respectées. C'est ça, l'essentiel de la vérification comptable et l'essentiel du mandat du Vérificateur général. D'ailleurs, on le voit, quand il fait ses rapports... Le rapport du Vérificateur, c'est qu'il a examiné la gestion antérieure, donc des gestes posés. Il les juge, il les analyse en fonction des règles comptables dont il est le gardien, en quelque sorte.

Donc, là le fonds n'est pas créé, la loi n'est pas adoptée. Alors, il n'y a pas de raison de déranger le Vérificateur général pour le convoquer en commission parlementaire. Il a autre chose à faire. Il fera son travail après, quand le fonds fonctionnera. Comme pour tous les autres fonds, comme pour tous les ministères et organismes publics, le Vérificateur aura comme tâche d'examiner le fonctionnement du fonds, d'examiner les dépenses, de voir si tout cela s'est fait selon les règles comptables en usage, y compris celles qu'il a recommandées au gouvernement, et que ce dernier, d'ailleurs, a appliquées. Après, on portera un jugement, mais seulement à ce moment-là. Donc, motion dilatoire qu'il n'est pas utile d'adopter, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Je veux souligner que, selon nos règles, sur une motion de ce type, les autres intervenants auront un maximum de 10 minutes. M. le député de Bertrand, vous aviez demandé la parole.

M. Denis Chalifoux

M. Chalifoux: Merci, M. le Président. Il semble bien que mon collègue de Pontiac n'ait pas réussi à convaincre le ministre en 30 minutes. Alors, j'essaierai de prendre peut-être 10 minutes pour essayer de convaincre les autres députés en face de moi qui sont issus de régions tout comme le ministre qui est issu d'une belle région, du Lac-Saint-Jean.

M. le Président, le ministre insiste à savoir que le fonds n'existe pas. Alors, si le fonds n'existe pas encore, et compte tenu des recommandations que le Vérificateur général a faites et que le ministre a abordées tantôt, comme mon collègue le disait tantôt, pourquoi il ne serait pas

sage d'inviter, sans faire perdre son temps, le Vérificateur général en commission parlementaire, à venir nous dire quelle est son opinion sur la création d'un nouveau fonds?

Évidemment, on peut bien accuser tout le monde de dire qu'il n'y a plus de camouflage. Effectivement, le camouflage est fini parce que le gouvernement s'est rendu aux directives du Vérificateur général de mettre dans ses chiffres les nombreux fonds qu'il avait créés. On peut bien s'accuser d'un bord à l'autre de la table, ici, et dire: Vous autres aussi, vous en avez créé pendant longtemps; vous le saviez, c'étaient les mêmes recommandations qui étaient là. Effectivement, il y en a qui ont été créés. Tantôt, le député de Limoilou nous citait quelques chiffres. Mais il faut bien se rendre compte, et c'est ce qu'on a dénoncé, que peut-être que le gouvernement a créé peut-être moins de fonds que nous — mais ça, c'est sous toutes réserves — sauf qu'on ne se cachera pas que les montants qui étaient à l'intérieur de ces fonds étaient très, très, très importants. On peut parler que tous ces fonds-là mis ensemble, on parle de milliards, et de quelques milliards, même, qui ont été, après avoir fait le ménage... Tout en étant très, très conscients de ce qu'ils faisaient, ils ont dit: On va faire le ménage et on se rendra aux directives du Vérificateur général; on enverra ça à la dette net-net, puis notre ménage sera fait, et ça n'apparaîtra pas dans notre dette à long terme. On se dirige vers le déficit zéro et on fait notre job.

● (16 h 40) ●

Dependant, je continue à dire et à questionner le ministre à savoir si une loi est vraiment nécessaire pour atteindre l'objectif qu'il recherche, car, en fait, l'objectif qui est recherché par ce projet de loi là, c'est que la création de ce fonds va apparemment améliorer la gestion du parc du matériel roulant du ministère des Transports. Le ministre l'a dit tantôt, le CGER existe, c'est-à-dire que l'unité de gestion de l'équipement roulant est déjà en place, est déjà en fonction. Si mes chiffres sont bons, selon le rapport annuel, il y a déjà 500 personnes qui y travaillent. Donc, la véritable raison de ce projet est de nature purement financière. À mon avis, il vise trois objectifs très, très précis auxquels j'adhère très difficilement. Et le ministre tantôt l'a souligné, le premier objectif pour créer le fonds, c'est la récupération des sommes qui vont résulter des ventes des véhicules qui sont désuets. Vous me permettez de douter que les sommes recueillies par ces ventes auront une grosse incidence sur le fonds parce que, apparemment, si on s'en tient aux dires, du peu d'investissement qu'on a pu faire, c'est-à-dire que le renouvellement de la flotte ne s'est pas fait de façon très, très pointue, les sommes qu'on va tirer de la vente de ces véhicules-là ne devraient pas nous amener de très, très grosses sommes. Si j'ai bien compris, est-ce que ça veut dire que le ministre des Finances empêche le ministre des Transports de bien gérer ces équipements roulants et que c'est une raison pour laquelle il faut avoir une loi?

La deuxième raison d'être de ce projet, à mon avis, c'est que ça va permettre au ministère des Transports de facturer — et je reviens un petit peu à ce que je disais

tantôt — d'autres ministères. Parce que c'est optionnel, ça, qu'on s'en serve ou qu'on ne s'en serve pas, si j'ai bien compris. Est-ce que ça va permettre au ministère des Transports de facturer les autres ministères pour des travaux d'entretien sur leurs véhicules? On sait tous, ici, autour de la table, que le ministère des Transports possède — et c'est dit dans le préambule du ministre — la flotte la plus importante de tous les ministères. On sait aussi qu'on peut compter sur un réseau, si ma mémoire est fidèle, de 54 ateliers mécaniques qui sont disséminés un petit peu partout sur le territoire du Québec, probablement dans le comté de Limoilou, probablement au Lac-Saint-Jean, chez nous aussi, dans le comté de Bertrand, et dans Montmagny-L'Islet. Un petit peu partout sur le territoire du Québec, on a 54 ateliers mécaniques qui sont en place. Est-ce que ça veut dire que ces ateliers sont sous-utilisés et qu'on suggère à d'autres ministères, moyennant une rémunération qu'on pourra amener dans le fonds à nouveau, de faire la réparation de leurs véhicules et de compétitionner ainsi les gens qui sont en affaires dans nos régions et qui ont à faire l'entretien des autres véhicules que ceux du ministère des Transports à l'heure où on se parle? On peut parler de ceux du MEF que je connais un petit peu mieux.

Vous me permettez de dire que j'ai une grande inquiétude par rapport à ce concept. Quand on vient des régions, comme je viens, d'une région du Québec — et ce gouvernement qui est en face de nous véhicule avec raison le développement des régions et la place que les régions doivent avoir chez nous — et que, par cette loi-là, on va faire en sorte que cette gestion très, très serrée et qui a pour seul but de créer un fonds et de rationaliser des dépenses... Est-ce que ça va faire en sorte que, dans nos régions, nos gens qui sont en affaires, nos commerçants, nos garagistes, nos vendeurs d'essence, vont être pénalisés, dû au fait que les autres ministères viendront faire réparer leurs véhicules là? Alors, il y a une question qui se pose: Est-ce que le ministère des Transports va s'imposer dans ce marché-là de manière que je peux considérer comme déloyale, en ne fonctionnant pas selon les mêmes principes de rentabilité et de performance que l'entreprise privée doit vivre? Est-ce que le ministère des Transports va charger des coûts réels ou si ça va être en bas des coûts qui sont chargés habituellement par l'entreprise privée, et de cette façon venir en compétition, comme le gouvernement l'a fait dans beaucoup d'autres domaines en région où nos entreprises sont compétitionnées, souvent, par des organismes gouvernementaux?

Je le vis, moi, je suis en affaires aussi. Je l'ai vécu avant d'être député. Le gouvernement nous compétitionne direct dans nos commerces, puis, après ça, on dit: Créez de l'emploi. Mais essayez de compétitionner le gouvernement. Oubliez ça! On ne crée pas d'emplois, on fait des mises à pied. Alors, ça, ça me préoccupe, et beaucoup.

Puis la troisième raison qui est peut-être la plus fondamentale, c'est que la constitution de ce fonds va permettre d'acheter des véhicules, évidemment, mais de les amortir sur plusieurs années. C'est une nouvelle méthode comptable qui peut apparaître correcte, mais,

personnellement, j'ai des problèmes car, comme mon collègue le député de Pontiac le disait tantôt, c'est une méthode comptable qui fait en sorte que ça peut faire apparaître qu'on réduit le déficit, sauf que la dette, elle est là, puis elle se transporte dans le temps, puis, un jour, on aura à la payer.

Alors, on a assisté, M. le Président, depuis que je suis arrivé ici, à l'Assemblée nationale — et ça ne fait pas tellement longtemps, mais j'ai eu quand même l'occasion de me familiariser — à l'émergence de nombreux fonds et, comme je disais tantôt, de fonds comportant des montants de façon assez impressionnante.

Quand on a dit, tantôt, d'avoir la main dans la cagnotte, le gouvernement s'en est servi, de ces fonds-là, sachant très bien qu'ils n'étaient pas, de façon comptable, admis par le Vérificateur. On s'en est servi amplement pour faire du ménage, que ce soit le fonds des départs assistés qui a coûté très, très cher. On en a créé un fonds, sachant très bien qu'on n'avait pas le droit de le faire. On a créé d'autres fonds. Et je reviens à dire qu'on en a créé pour quelques milliards et que, finalement, on a consenti, là, en disant: Bon, écoutez, nous autres, on va faire le ménage; c'est fini, ces fonds-là; on va régulariser, on va se rendre à la volonté du Vérificateur, il n'y en aura plus, de fonds, puis on va tout mettre ça dans le fonds consolidé. Et...

Le Président (M. Lachance): Votre temps est terminé, M. le député.

M. Chalifoux: En terminant, M. le Président, c'est que, de ce fait, on a réussi, de l'autre bord de la Chambre, à faire un gros ménage. Ça a créé peu de fonds, mais à y mettre beaucoup d'argent et à faire avaler ça, si vous voulez, pas à le faire avaler au Vérificateur, évidemment, mais à dire au Vérificateur: Maintenant, ça s'en va dans le fonds consolidé. On ne le fera plus, mais là on va en faire un autre. Puis on demandera au Vérificateur après, selon les dires du ministre, s'il est correct ou pas. Bien, plutôt que de lui demander après, on devrait peut-être lui demander avant, en commission parlementaire, demander au ministre si on peut agir de cette façon-là. Et on continuera. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou.

M. Michel Rivard

M. Rivard: Merci, M. le Président. M. le Président, suite aux remarques préliminaires du député de Pontiac, en début de cette commission, j'indiquais que j'avais beaucoup de misère avec la cohérence de l'opposition.

Je rappelais que, alors qu'ils nous reprochaient d'avoir des fonds, ils en ont créé une trentaine pendant neuf ans. Je rappelais également que c'est suite aux recommandations du Vérificateur général du Québec qu'on a déposé, nous, de l'inclure, alors qu'eux ne le faisaient pas.

Mais il y a encore une autre incohérence qui m'a frappé un petit peu plus tard, c'est que, lorsqu'il se questionnait sur la pertinence que nous soyons ici, en commission, alors qu'il disait lui-même que ce projet est opérationnel depuis le 1er avril dernier et que lorsqu'on pense qu'on perd du temps, puis qu'au contraire, maintenant, on veut en ajouter en disant: Bien, faisons venir le Vérificateur général... Donc, encore une fois, c'est encore une façon de gagner du temps. Alors, comme je vous dis, j'ai beaucoup, beaucoup de misère avec la cohérence.

● (16 h 50) ●

Je voudrais faire également un commentaire — parce que je vous avais, M. le Président, que je ne prendrai pas les 10 minutes. Je pense qu'on va passer au vote, après, sur sa résolution — sur les dires de M. Le Hir, une fois qu'il a quitté le Conseil des ministres, à l'effet qu'il disait que M. Campeau avait indiqué, lors de la prise du pouvoir, lors de sa nomination comme ministre des Finances en septembre 1994, que la situation du Québec était à ce point et que, subitement, plusieurs mois après, on découvre que le déficit frise le 6 000 000 000 \$

Je pense qu'il est tout à fait normal, lorsqu'un ministre des Finances entre en fonction, qu'il se fait mettre la situation qu'il pense être la situation réelle, mais qu'une fois en place, pendant les mois qui suivent, on se rend compte qu'il y avait beaucoup de factures qui avaient été cachées... Je pense que ça explique facilement que le déficit était bel et bien de 6 000 000 000 \$ et non pas un déficit qui a été boosté de façon pour en profiter politiquement. La preuve de cela, M. le Président, c'est que, pour ce qui est des états financiers du gouvernement, le Vérificateur indique que les chiffres sont exacts à la fin de l'exercice. Et, à ce que je sache, le Vérificateur général du Québec, à la fin de l'exercice 1994-1995, a indiqué que le déficit d'opération était bel et bien celui qui est indiqué. Il y avait une réserve sur la dette qui n'était pas consolidée et, je l'ai dit, on l'a corrigée.

Donc, les propos de M. Le Hir s'avèrent qu'ils étaient faux. De toute façon, M. Le Hir était un des 20 ministres et, à ce que je sache, aucun des 19 autres ministres n'a indiqué que M. Le Hir avait raison, ce qui me laisse à penser que la carrière de M. Le Hir, je pense qu'elle achève et je pense qu'il aura maintenant plus de succès à être un orateur à un endroit qui est très bien connu à Montréal, qu'on appelle La Maison du Egg Roll, où il y a eu auparavant d'illustres orateurs, M. Trudeau et, le dernier, M. Guy Bertrand. Alors, je pense que ça va faire un très beau trio. Je pense qu'il va avoir plus d'avenir à ce restaurant La Maison du Egg Roll qu'il n'en a comme député présentement.

Ça termine, M. le Président, mes courtes remarques sur...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: M. le Président, c'est toujours suite à la motion présentée par mon collègue pour inviter le

Vérificateur général, mais je voudrais, par la même occasion, rappeler les commentaires que nous a faits M. le ministre. Il a répété à plusieurs reprises: Il n'y a pas lieu de faire venir le Vérificateur général du Québec, c'est très clair, notre opération. Et on a pu ramener la formule, c'est-à-dire l'accusation de camouflage. Je la reprends.

Je la reprends parce que c'est à l'occasion de la création d'un fonds, comme celui que la loi va permettre, qui permet au gouvernement de camoufler le fait qu'il n'a pas investi, dans les dernières années, dans l'équipement du ministère des Transports, parce que c'est le ministère sous la responsabilité du ministre, et que plutôt que d'investir, ce qui dérangerait les chiffres de l'opération vers le déficit zéro qui est souhaité — mais il faut donner les vrais chiffres, M. le ministre — plutôt que d'investir, comme je disais tantôt, 15 000 000 \$, 20 000 000 \$ dans les dernières années, ou soudainement 70 000 000 \$, comme vous l'avez rapporté dans votre discours, il crée un fonds pour le financer à long terme. Donc, c'est de camoufler à la population la formule comptable que le ministère avait autrefois, et le gouvernement.

Que ce soit fait comme ça, la population pourrait répondre: Il n'y a pas de problème à condition qu'on nous l'explique. Autrefois, on prenait à même l'argent du budget du gouvernement, du ministre des Finances, pour supporter l'achat d'équipement. Ça se reflétait dans le budget de la province à chacune des années. Aujourd'hui, pour ne pas l'additionner, on crée des fonds et on le reporte sur plusieurs années. Donc, ça peut s'appeler «camouflage». Ça peut s'appeler autrement, mais il va falloir l'expliquer à la population.

Le fonds n'est pas encore créé. Évidemment que le fonds n'est pas encore créé. Comme je le mentionnais, le ministère des Transports du gouvernement du Québec a négligé d'investir dans le renouvellement de la flotte, d'une part, et, pour arriver à améliorer la flotte et du ministère des Transports et des autres ministères, services gouvernementaux qui vont solliciter des services de cet organisme, le CGER, on n'inscrit pas au budget de la province, on emprunte à moyen terme. Et ça, l'inquiétude qu'on doit avoir avec l'accumulation de tous ces fonds, M. le ministre, M. le Président, c'est qu'à un moment donné est-ce que c'est très clair que le CGER est sous la responsabilité du ministre des Finances? On aimerait avoir l'opinion du Vérificateur général sur ça et sur la responsabilité du ministre des Transports. Parce que, si jamais le ministre des Finances ou le Conseil du trésor qui contrôlait l'argent investi dans ce fonds-là, comme vous l'avez mentionné tantôt, de la façon dont c'est fait présentement, c'est qu'à lui tout seul bientôt, parce que le ministre des Finances est en train de s'accaparer le contrôle de plusieurs fonds dont celui de la Société générale de... la gestion, en fait, il met presque la Société générale de financement sous tutelle, qui va regrouper plusieurs organismes dans le cadre d'un autre projet de loi, qui va être aussi sous la responsabilité de la Société générale de financement.

Donc, dans les circonstances, le ministre des Finances va à peu près gérer le Québec à lui tout seul. C'est un peu ça qu'on est en train de retrouver, de vivre

comme réalité, si on continue de procéder de cette façon-là. Donc, il aurait été important... Il y a seulement quatre articles, M. le ministre, dans le projet de loi, mais plus on lit le projet de loi, et on retrouve... Et, à ce moment-là, quand nous allons aborder le projet de loi article par article, on va devoir se faire préciser les expressions qu'on retrouve.

À l'article 1, il y a deux ou trois fonds, on se réfère à deux ou trois fonds. Est-ce qu'on va régulariser, dans le cadre de ce projet de loi là, ces deux ou trois fonds? Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun, vous avez sûrement des explications. On essaie de comprendre à partir des commentaires qu'il y a dans les notes. On en a un autre: le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Il y avait déjà un fonds comme celui-là. On va devoir se faire préciser. Ça aurait pu être intéressant de voir le Vérificateur général commenter sur les intentions du ministre dans le cadre de ce projet de loi là.

C'étaient un peu, M. le Président, les commentaires que je voulais faire à ce moment-là, suite à la motion présentée par mon collègue.

Mise aux voix

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion? Ça va? Alors, nous allons procéder au vote. Mme la secrétaire.

La Secrétaire: Oui. M. Middlemiss (Pontiac)?

M. Middlemiss: Je suis pour.

La Secrétaire: M. Gauvin (Montmagny-L'Islet)?

M. Gauvin: Pour.

La Secrétaire: M. Brassard (Lac-Saint-Jean)?

M. Brassard: Contre.

La Secrétaire: M. Rivard (Limoilou)?

M. Rivard: Je pense que je vais être contre.

La Secrétaire: M. Gagnon (Saguenay)?

M. Gagnon: Contre.

La Secrétaire: M. Deslières (Salaberry-Soulanges)?

M. Deslières: Contre.

La Secrétaire: Et M. Lachance (Bellechasse)?

Le Président (M. Lachance): Abstention.

La Secrétaire: 4 contre, 2 pour et 1 abstention.

Une voix: Il roule.

Le Président (M. Lachance): Vous ne pouvez pas voter, vous êtes... Alors, la motion est rejetée. Suspension de cinq minutes.

Une voix: Oui, oui, on prend cinq minutes.

Le Président (M. Lachance): D'accord, cinq minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 59)

(Reprise à 17 h 6)

Étude détaillée

Organisation et fonctionnement du ministère

Le Président (M. Lachance): Alors, nous reprenons nos travaux. Nous en étions à prendre en considération l'article 1, oui? Alors, M. le ministre, pour l'article 1, vos commentaires.

(Consultation)

M. Brassard: L'article 1, c'est pour modifier la structure même de la Loi sur le ministère des Transports. Alors, c'est une restructuration de la loi. L'article 1 n'ajoute pas d'éléments, c'est l'article 2 qui va ajouter le Fonds de gestion de l'équipement roulant; l'article 1 ne fait que prévoir un chapitre particulier sur les fonds spéciaux. Étant donné qu'il y en aura plus d'un, alors on fait un «Chapitre II, Fonds spéciaux» à plusieurs sections: la section I, c'est le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, qui existe déjà; et on verra tout à l'heure, à l'article 2, qu'il y aura une section II où l'on prévoira deux fonds spéciaux: le Fonds de conservation, qui existe déjà lui aussi, et un nouveau, qui est le Fonds de gestion de l'équipement roulant.

Alors, l'article 1, ce n'est que, je dirais, une restructuration formelle de la loi, c'est-à-dire de la Loi sur le ministère des Transports, sans y ajouter de substance; la substance vient à l'article 2.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Oui. Donc, est-ce que M. le ministre veut nous confirmer que l'article 1 vient modifier, comme vous l'avez mentionné, la structure de la Loi sur le ministère des Transports pour clarifier ou séparer carrément le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun des autres fonds que la loi confère?

M. Brassard: Oui, c'est ça.

M. Gauvin: Démarquer ça?

M. Brassard: Parce que, actuellement — je l'ai, la loi, ici — la loi, c'est une série d'articles en continu...

M. Gauvin: Oui.

● (17 h 10) ●

M. Brassard: ...sans les distinguer. Alors, l'article 12.22, c'est: «12.22 Est institué le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun», et là, après ça, il y a un certain nombre de dispositions sur ce fonds lui-même. À l'article 12.30: «12.30 Est institué le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier», avec un certain nombre de dispositions concernant ce fonds. Là, ce qu'on fait, c'est qu'on restructure en faisant un chapitre sur les fonds spéciaux et des sections par fonds. Alors, à la section I, on va reprendre exactement les mêmes dispositions, on ne les change pas. Mais la section I, ça va être «Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun», et, dans cette section-là, on va y retrouver les dispositions de la loi qui concerne ce fonds. Puis là on va faire une section II «Autres fonds spéciaux», et il y aura là le Fonds de conservation puis le Fonds de gestion de l'équipement roulant.

M. Gauvin: Et ça a pour effet aussi d'aménager la loi en fonction de recevoir éventuellement d'autres dispositions...

M. Brassard: Possiblement.

M. Gauvin: ...ça fait un classement où... Bien, c'est ce que...

M. Brassard: C'est ça, oui. Ça fait...

M. Gauvin: ...les notes précisent. Donc, vous préparez...

M. Brassard: ...un chapitre «Fonds spéciaux».

M. Gauvin: ...déjà la loi à d'autres fonds spéciaux.

M. Brassard: Non, non, non, pas du tout. J'espère que vous ne... Non, non, il va y en avoir assez comme ça, là.

M. Gauvin: Facilitera l'ajout éventuel d'autres dispositions.

M. Brassard: Oui.

M. Gauvin: Ça, c'est ce que mon collègue disait prévoir. Donc, vous avez réagi assez vite sur ce que mon collègue a tenté de vous enseigner tantôt.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Fonds spéciaux

Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 2. M. le ministre.

M. Brassard: Bien, l'article 2, c'est vraiment l'article substantiel, là, c'est l'article où on prévoit la création d'un nouveau fonds, qui est le Fonds de gestion de l'équipement roulant, qui est affecté au financement des activités reliées à la gestion de l'équipement. Alors, le premier alinéa, qui porte sur le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, bien, c'est une disposition qui est déjà existante dans la loi; ce n'est pas un ajout. L'ajout véritable, c'est le deuxième alinéa créant le Fonds de gestion de l'équipement roulant. On est vraiment au coeur du principe de la loi.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des questions sur l'article 2?

M. Gauvin: Bien, personnellement, je pense que les explications du ministre viennent nous confirmer qu'on ajoute à l'article 2 un nouveau fonds. On explique celui qui est déjà là dans la loi et on ajoute ce nouveau fonds-là, de pouvoir. C'est de même qu'on doit comprendre l'article 2?

M. Brassard: Le premier alinéa: le «Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier» affecté au financement des travaux de construction...

M. Gauvin: Ça, c'est dans la loi.

M. Brassard: ...c'est l'article 12.30 de la loi actuelle intégralement, sans modification. Mais, comme on crée un autre fonds, alors, on donne à l'article 12.30 la forme qu'on voit, avec un 1° et un 2°, premièrement, deuxièmement.

M. Gauvin: O.K. Ça va.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 2 est adopté?

M. Middlemiss: Une seconde.

Le Président (M. Lachance): Oui. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Donc, les articles 12.31 et 12.32 de la loi existante demeurent tels quels. C'est juste 12.30 qui change, où on met 1° et 2°? Parce que dans la loi existante, maintenant, 12.30: «Est également institué le "Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier" affecté au financement des travaux de conservation

des chaussées et des structures et des travaux d'amélioration et de développement du réseau routier.» Ensuite, c'est marqué: Début des activités. Le gouvernement détermine la date du début des activités de ce fonds.

(Consultation)

M. Middlemiss: Les articles... O.K.

M. Brassard: Oui, les articles suivants, l'article 12.30, qui concerne le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, il y a aura une disposition dans le projet de loi n° 159 qui va dire que ces articles, qui portent sur le Fonds de conservation, vont également s'appliquer sur le Fonds de gestion de l'équipement roulant. Pour éviter les répétitions...

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: ...on va dire: Ces articles-là s'appliquent aussi au Fonds de gestion de l'équipement roulant.

M. Middlemiss: O.K. Ça vient plus tard, ça...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...dans l'autre article 3. O.K. C'est bien.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

Autres fonds spéciaux

Le Président (M. Lachance): Adopté. Nous prendrons maintenant en considération l'article 3, et je crois qu'il y a un papillon.

M. Brassard: Oui, il y a un papillon.

M. Middlemiss: Un gros.

Le Président (M. Lachance): Un substantiel papillon. M. le ministre.

M. Brassard: Ça porte évidemment sur les...

(Consultation)

M. Brassard: Alors, évidemment, on pourrait peut-être procéder de façon logique, en adoptant 12.40... par article.

Le Président (M. Lachance): Oui, c'est possible, M. le ministre, si les membres...

M. Brassard: Parce que l'amendement dont vous parlez, ou le papillon dont vous parlez, il est à 12.41.

Fonds de gestion de l'équipement roulant

Le Président (M. Lachance): ...est-ce que tout le monde est d'accord pour qu'on procède de cette façon-là? Est-ce qu'il y a des remarques sur 12.40?

M. Brassard: L'article 12.40, ça reprend... Essentiellement, c'est une disposition un peu générale qu'on retrouve pour tous les fonds.

Le Président (M. Lachance): Ça définit la...

M. Brassard: Ça définit comment est constitué le fonds, de quelles sommes:

«1° les sommes perçues pour les biens et services qu'il a servi à financer;

«2° les sommes versées par le ministre des Transports sur les crédits alloués à cette fin par le Parlement;

«3° les sommes versées — aussi — par le ministre des Finances en application...» de certains alinéas; puis, l'expression qu'on retrouve toujours pour chacun des fonds;

«4° les dons, legs et autres contributions versés pour aider à la réalisation des objets du fonds.»

Le Président (M. Lachance): ...ça va, sur 12.40? Attendez donc une minute, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Le 3°, est-ce que c'est... Ces sommes-là, «sommes versées par le ministre des Finances» qui permettent de financer ça à long terme... 12.40:

«3° les sommes versées par le ministre»...

M. Brassard: L'article 12.3, c'est des avances. Alors, le ministre des Finances peut faire des avances.

M. Middlemiss: ...et 12.35?

M. Brassard: Et 12.35, ça concerne les emprunts.

M. Middlemiss: O.K. Donc, c'est ça qui permet les emprunts qui permettent d'étaler ça sur une période de temps.

M. Brassard: D'amortir, qui permet l'amortissement.

M. Middlemiss: D'amortir. Est-ce qu'on n'a pas considéré, au lieu d'amortir ça, de le payer comptant? Ou est-ce que c'est le principe en soi de dire... Dans ce sens-là, est-ce que c'est basé sur un avantage économique ou c'est juste basé sur le fait qu'on n'a pas de sous aujourd'hui mais qu'on réalise qu'on a besoin des camions, d'équipement et que, si on faisait un renouvellement de la flotte, à ce moment-là on pourrait le gérer de façon plus adéquate, ça coûterait bien moins cher? Donc, c'est ça, le but, là.

Et la raison pourquoi on dit qu'on n'a pas d'argent, de sous, pour le faire, c'est parce qu'on a décidé que le déficit zéro devrait être en 1999. Donc, la raison fondamentale, c'est le fonds, réellement. La raison principale de tout ça, c'est de dire: On réalise le besoin et donc on va emprunter de l'argent, on va le payer sur une plus longue longueur de temps, contrairement à la période où on n'a pas fait de renouvellement, que ce soit dans la flotte de l'équipement roulant ou bien les deux premières années de votre terme sur le réseau routier, où on a dit: On a coupé, on a fait moins de travaux parce qu'on n'avait pas d'argent. Mais tout ça est basé sur le fait que vous voulez atteindre le déficit zéro en 1999, est-ce que j'ai raison de dire ça?

• (17 h 20) •

M. Brassard: La raison véritable, c'est que les véhicules d'une flotte comme celle du ministère des Transports, ce sont des biens durables, dont la durée de vie varie selon le type de véhicule. Un véhicule léger, c'est quatre, cinq ans comme durée de vie économique; un camion ou une souffleuse, ça peut être 15 ou 20 ans. Donc, comme les biens dont il est question sont des biens durables, qui ont une durée de vie assez longue, il est tout à fait normal et légitime, à ce moment-là, d'en amortir le coût d'acquisition, ce qui permet, à partir de ce moment-là évidemment, puisqu'on emprunte et qu'on amortit sur une certaine période de temps, variable selon l'équipement ou le véhicule, ce qui permet évidemment de planifier un renouvellement de la flotte sur une longueur de temps ou sur une durée acceptable. C'est ce qu'on a l'intention de faire.

Alors, par exemple, cette année... Alors qu'auparavant, quand on regarde les investissements ou les acquisitions, ça tournait autour de 8 000 000 \$. En 1993-1994: 8 200 000 \$. Ça a baissé à 4 300 000 \$ en 1994-1995; c'est remonté à 8 800 000 \$; 1997-1998, 6 500 000 \$. Donc, ça varie, mais ça tourne autour de 8 000 000 \$ d'acquisitions; ça, c'était du comptant. Là, cette année, en ayant recours à l'emprunt, on va être en mesure d'investir 12 000 000 \$ en acquisition de véhicules. On aura à payer, à financer 10 000 000 \$ en termes d'emprunts et on va réussir à obtenir un 2 000 000 \$, qui est le produit de la disposition des véhicules qu'on revendra. Donc, 12 000 000 \$, dont 10 000 000 \$ empruntés. On pense ainsi que sur une période de cinq, six ans on va être en mesure de renouveler la flotte puis d'assurer une rotation acceptable sur le plan économique de la flotte de véhicules et du ministère et des autres ministères et organismes qui auront conclu des accords avec le CGER.

On parlait tout à l'heure de la dette. La dette va évidemment augmenter dans les premières années, mais elle va se stabiliser et diminuer par la suite. Le maximum de la dette, on va le retrouver en 2007; il sera autour de 45 000 000 \$. Et puis, par la suite, il va diminuer pour atteindre, en 2018, 31 000 000 \$. Donc, essentiellement, oui, c'est pour avoir un outil qui va nous permettre un renouvellement de la flotte plus rapide et qui va permettre — ce qui est tout à fait légitime — un amortissement.

M. Middlemiss: Le déficit zéro?

M. Brassard: Non, parce qu'évidemment, comme tout est consolidé, l'endettement de la dette du fonds, comme la dette de tous les fonds en vertu des règles comptables, est intégrée...

M. Middlemiss: Ça va prendre 11 ans pour descendre à 14 000 000 \$. Est-ce qu'une automobile est considérée comme une immobilisation?

M. Brassard: ...oui, mais avec un amortissement évidemment inférieur pour un camion. Un dix-roues, par exemple, je pense que c'est 10 ans ou 15 ans.

Une voix: Quinze ans.

M. Brassard: Quinze ans. Un véhicule léger, une camionnette ou une automobile, la durée de vie est prévue de quatre ans; camionnette, cinq ans. C'est-à-dire que la durée de vie, c'est ce qu'on appelle la durée de vie économique. C'est-à-dire qu'au bout de quatre ans il est économiquement préférable de revendre, parce que, si on la garde, à ce moment-là, les coûts de réparation sont tels que, finalement, ce n'est pas économiquement rentable. Alors donc, on va assurer une gestion de la flotte où, comme on va pouvoir revendre et disposer du fruit de la revente dans le fonds pour pouvoir l'utiliser, donc, on va pouvoir assurer une gestion plus économique de la flotte et procéder à la revente au bon moment. Une niveleuse, par exemple, sa durée de vie est de 17 ans. Donc, ça veut dire qu'au bout de 17 ans, il va être préférable de la vendre à ce moment-là, parce que, si on la garde 20 ans, 25 ans, c'est clair qu'à ce moment-là ça entraîne des coûts de réparation qui sont beaucoup plus élevés.

M. Middlemiss: Est-ce que ces tableaux-là seraient disponibles pour les membres de la commission, M. le Président?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: En temps et lieu. Il n'y a pas de presse.

M. Brassard: Tout à fait. Oui.

M. Middlemiss: L'autre question que je me pose c'est que, en indiquant qu'en l'an 2007 ça va être rendu à 45 000 000 \$ et en 2018, à 31 000 000 \$, il me semblait que le ministre avait dit à un moment donné qu'après un bout de temps ça allait s'autofinancer. Si ça s'autofinance, comment ça se fait qu'on va accumuler une dette de 45 000 000 \$, là?

M. Brassard: Évidemment, comme on emprunte d'année en année, il y aura toujours un endettement.

(Consultation)

M. Brassard: Allez-y donc. Ça va être plus simple.

Le Président (M. Lachance): Veuillez vous identifier.

M. Brichau (Gérard): Mon nom est Gérard Brichau, et je suis directeur du Centre de gestion. Le principe d'équilibre, c'est que les revenus générés par la location d'équipements couvrent suffisamment pour être capable de rembourser la partie du capital et la partie des intérêts. Donc, le montant, quand on parle d'un montant de 45 000 000 \$ après une dizaine d'années, c'est la partie d'amortissement qui reste. Mais ça n'empêche pas que, avec les revenus au niveau du CGER, c'est suffisant pour couvrir tout ce qui est à payer au niveau des frais de remboursement de capital et d'intérêts.

M. Middlemiss: À ce moment-là, d'abord, la valeur de la flotte va être quoi? Si on doit encore 45 000 000 \$, la valeur de la flotte...

M. Brichau (Gérard): La valeur de la flotte va être au moins de 45 000 000 \$. Et, même pour partir, elle va être légèrement supérieure à ce montant-là. Donc, en appliquant le principe de vie économique, on s'assure que la valeur en inventaire de la flotte est toujours au moins équivalente ou supérieure au montant amorti.

M. Middlemiss: ...O.K. D'accord. Ceci étant dit, si on arrivait dans des années où on aurait atteint le déficit zéro et qu'il y aurait des sommes d'argent de disponibles, est-ce qu'on abandonnerait le fonds? Est-ce qu'on arrêterait d'emprunter ou est-ce qu'on continuerait encore de cette façon-là? Il me semble que, si on avait des... Est-ce qu'on va décider à un moment donné de payer la dette, de baisser les impôts? Est-ce qu'il y aurait un moment où ça serait peut-être avantageux de dire: Regarde, on n'emprunte plus, là. Ce n'est plus nécessaire d'emprunter parce qu'on va avoir des surplus, on va avoir des sommes... Comme dans les bonnes années de vaches grasses qu'on avait, on ne manquait pas de sous dans les années soixante-dix pour le réseau routier et ces choses-là. Et Dieu sait qu'on a fait beaucoup. Est-ce qu'on envisage cette possibilité-là ou bien, une fois qu'on est embarqués dans le fonds, ça va être pour toujours, ad vitam aeternam. C'est une façon de gérer en soi. Je pense que le CGER... Oui, mais la façon de le financer, est-ce que, ça, ça a été considéré?

● (17 h 30) ●

M. Brassard: On verra à ce moment-là quelle sera la situation financière de l'État et du ministère dans cinq ans d'ici. Est-ce qu'on jugera qu'il est plus pertinent à ce moment-là de payer au comptant l'acquisition de véhicules ou de continuer en empruntant et en amortissant cette acquisition? Cette façon de faire, encore une fois, n'est pas nouvelle: je l'ai dit dans mes remarques préliminaires. Vous regardez du côté de l'entreprise privée ou des entreprises qui ont des flottes assez imposantes, elles

fonctionnent de cette façon-là. Elles préfèrent échelonner, si l'on veut, sur une certaine période le remboursement des coûts d'acquisition plutôt que de payer tout de suite. C'est donc une pratique assez largement répandue dans l'entreprise privée, mais aussi au sein d'un certain nombre d'administrations. Je parlais de l'administration fédérale américaine en particulier. Et est-ce qu'on va, dans quelques années, décider de recourir à une autre façon ou de revenir au paiement comptant? Je vous avouerai, M. le Président, que, à ce moment-ci, je l'ignore. Les entreprises comme Bell, même si elles font des profits assez considérables... Certaines années, c'est même très imposant comme profits...

M. Middlemiss: Ils vont chercher de l'argent, c'est ça, là.

M. Brassard: Oui, c'est ça, mais, malgré leur situation financière extrêmement bonne, elles continuent quand même d'utiliser cette façon de faire, cette pratique comptable.

(Consultation)

M. Middlemiss: D'accord, adopté sur division, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, on parlait de l'article 12.41?

M. Brassard: L'article 12.40.

Le Président (M. Lachance): L'article 12.40.

M. Brassard: À 12.41, c'est là qu'il y a un papillon ou un amendement.

Le Président (M. Lachance): Allez-y, M. le ministre.

M. Brassard: On dit: «Les articles 12.31, 12.33 à 12.39 s'appliquent au fonds.» C'est un peu ce qu'on... C'est les articles qui, actuellement, portent sur le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Alors, ce qu'on dit, c'est que ces articles-là s'appliquent au fonds.

Et l'alinéa qui dit: «Le gouvernement détermine, en outre des éléments prévus à l'article 12.31, la nature des activités du fonds», on remplace tout ça par... On choisit, dans la loi même, d'indiquer les activités du fonds. Donc, c'est l'objet de l'amendement, où l'on dira: «Les activités du fonds sont les suivantes», et on les indique nommément. Ça va de la location à la fourniture de carburant, le service d'ingénierie mécanique, le service de formation, le service-conseil, toute autre activité de même nature reliée à la gestion des équipements roulants et autorisée par le gouvernement.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Est-ce que le ministère des Transports va acheter des véhicules pour les autres ministères? C'est ça qui va arriver? Vous allez les acheter, faire l'entretien complètement?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et vous allez leur charger. Est-ce que, dans les coûts que vous allez charger, vous allez faire comme une entreprise privée, vous y mettez tout le coût d'administration plus un pourcentage de profit?

M. Brassard: Bien, là, pas vraiment de profit, mais...

M. Middlemiss: O.K. En d'autres mots, c'est seulement que vous récupérez les dépenses, les salaires, les paiements du véhicule, et ainsi de suite? Et, à ce moment-là, vous allez leur fournir aussi l'essence?

M. Brassard: C'est ça, ça nous permet de facturer des services.

M. Middlemiss: Avant ou après la taxe? Au prix de la taxe? Avant ou après la taxe?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Les ministères qui seront liés par contrat, évidemment, vont pouvoir, dans les régions, s'approvisionner, par exemple, en carburant dans nos ateliers mécaniques.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Il n'est pas négligeable de parler, de faire allusion aux profits possibles, de quelle façon ils vont être utilisés parce que, à 12.42, on le mentionne, ici, que les surplus accumulés seront versés au fonds consolidé. La tentation — on a vu le gouvernement, depuis deux, trois ans — peut se continuer de trouver une formule administrative de cet organisme pour qu'il génère des revenus et lui indiquer, souhaiter des quotas et verser au fonds consolidé. C'est de la taxe comme on s'est appliqué à dénoncer, de la taxe déguisée. En fait, je ne sais pas si c'était considéré astucieux d'avoir 12.42 là, mais on le retrouve parfois dans d'autres projets de loi.

M. Brassard: Oui. C'est une disposition de nature générale qui se retrouve dans tout projet de loi portant sur des fonds, et je trouve, M. le Président, que le député nous attribue de sombres desseins.

Une voix: ...

M. Middlemiss: M. le Président, regardez, on a eu un exemple de ça l'an passé. À la SAAQ, qu'est-ce qu'on a fait? On a baissé de 30 \$ l'assurance, on a monté

de 28 \$ l'immatriculation. Ça va où l'immatriculation? Au fonds consolidé. Le gouvernement est allé chercher 100 000 000 \$, et, cette année, comme citoyen, le 30 \$ de l'assurance nous revient encore. Ça, là, tu sais, les gens qui nous accusent, nous autres, d'être allés dans la cagnotte à deux mains, au moins, on est allés pendant le jour, à la clarté, de transparence, on n'est pas allés le soir puis en dessous de la table. Je vais vous le dire, moi, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Je vous le dis, moi, ça, on ne l'a pas fait de cette façon-là. Donc, lorsqu'on veut commencer à accuser les autres d'avoir les deux mains dans la cagnotte avec la pelle mécanique, et tout, là, au moins, c'était en plein jour, et les sous, on les a pris puis on les a investis, la plupart, sur le réseau routier, M. le Président. On n'a pas été obligés de faire un fonds spécial, un fonds comme ça, là, pour dire qu'on l'a utilisé pour ça. Donc, il faut faire attention, des fois, tu sais, c'est que, lorsqu'on vit dans une verrière, il ne faut pas lancer des pierres.

Une voix: ...

M. Middlemiss: Oui. En tout cas, M. le Président, l'autre question que j'aurais... On parle d'entretien, est-ce que ça va être amorti, ça aussi, l'entretien, ou est-ce que... «L'entretien et la réparation d'équipements roulants». «Les activités du fonds sont les suivantes.» Donc, c'est un peu ça, l'argument que je disais tantôt, moi, pourquoi je voulais entendre le Vérificateur général, parce qu'il semblerait que, depuis que le Vérificateur général a regardé les fonds, surtout le fonds d'amélioration du réseau routier, le ministre a eu un changement d'idée, là, il a dit: Peut-être que, dans le cas de l'entretien, ça, ça ne sera plus inclus.

M. Brassard: Non, ce n'est pas amortissable, ça.

M. Middlemiss: Non, mais c'est que, dans le fonds d'amélioration du réseau routier, vous l'avez indiqué pendant les crédits qu'il y avait des sommes que, maintenant, on amortit, qu'on ne le fera plus dorénavant.

M. Brassard: Oui, ça, concernant la chaussée, oui.

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. Donc, qui est un peu l'entretien, là, c'est ça que je dis, on parle de l'entretien du réseau routier. Maintenant, en ce qui concerne l'entretien des véhicules, tu sais...

Une voix: ...

M. Brassard: Non, non, mais c'est clair que les sommes empruntées vont correspondre aux coûts d'acquisition des immobilisations réduits du produit de disposition. Comme je l'ai mentionné tantôt, ce qu'on va obtenir de la vente... On prévoit 2 000 000 \$ cette année, on prévoit

acquérir pour 12 000 000 \$, donc l'emprunt va être de 10 000 000 \$. C'est clair que les autres services comme fourniture de carburant, entretien, réparations, ce n'est pas amortissable, il va falloir... Ça, ça va être payé sur facture. C'est pour ça que le fonds va permettre au CGER de facturer les services. Donc, le ministère de l'Environnement et de la Faune, ses camionnettes qui vont se faire réparer dans les ateliers mécaniques, bien, là, on va pouvoir facturer. On va facturer, ça va être payé immédiatement par le ministère à même les crédits du ministère. Il n'y aura pas d'emprunts à cet égard.

M. Middlemiss: Mais, ce n'est pas clair, vu que la loi le permet, qui dit que ce ne sera pas fait? C'est que, si la loi ne le permettait pas... Est-ce que ça va prendre encore une vérification du Vérificateur général pour avoir un examen de conscience?

M. Brassard: C'est les règles comptables qui vont nous obliger à n'emprunter que pour des immobilisations.

(Consultation)

M. Brassard: On va suivre les conventions comptables à cet égard et les recommandations, aussi, du Vérificateur.

M. Middlemiss: Bien, les salaires, et ainsi de suite, il n'y a rien de salaires dans ça?

● (17 h 40) ●

M. Brassard: C'est-à-dire que ça va être géré par le CGER, mais il n'y aura pas d'emprunts pour financer les salaires.

M. Middlemiss: Donc, c'est définitif que les emprunts vont seulement pour achat...

M. Brassard: Acquisition de véhicules.

M. Middlemiss: Véhicules seulement?

M. Brassard: Renouvellement de la flotte.

M. Middlemiss: Les réparations majeures?

M. Brassard: D'équipement. D'équipement lourd.

M. Middlemiss: O.K. Oui, d'accord, mais est-ce que les réparations majeures, ainsi de suite qui... Non, ça, ça va être... O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va?

M. Gauvin: J'aimerais m'assurer, là, vous avez des conseillers spécialistes... Réparations majeures sur équipement lourd, vous nous dites que ça ne sera pas amorti? Tu prends une pièce d'équipement qui, à l'achat, valait 200 000 \$, après 10 ans, elle vaut 100 000 \$. On a investi 25 000 \$ dedans, cette pièce d'équipement là. Elle

a une plus-value, puis on l'applique la même année? Parce que, là, il ne faut pas se le cacher, M. le Président, l'organisme vient en compétition sur au moins trois points avec l'entreprise privée en région. Il loue de l'équipement, entretien de l'équipement puis vend de l'essence. C'est des services que le privé, en région, donnait autrefois. D'abord, au ministère des Transports, la Faune...

M. Brassard: Pas au ministère des Transports. Le ministère des Transports a toujours fait ses entretiens, ses réparations dans ses ateliers mécaniques. Bon, l'essentiel.

M. Gauvin: M. le ministre, le ministère des Transports — puis je me reprends puis je pèse mes mots parce qu'on est en mesure de démontrer ça tous les jours — loue de l'équipement sur quatre saisons. Le ministère des Transports fait faire de l'entretien — là, je n'ai pas les pourcentages — à l'extérieur, dans certaines régions, achète de l'essence dans certaines régions, à l'extérieur.

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Gauvin: Bon, ces trois points-là, il est en compétition avec le privé. Je pense que, là, il faut voir. Moi, c'est possible que, dans quatre, cinq ans, la preuve soit faite que ça a été une économie, que ça a été un geste souhaitable de la part du gouvernement.

M. Brassard: On va continuer de recourir au privé. Pour les pièces, par exemple, le CGER est allé en appel d'offres public pour se trouver un fournisseur de pièces. Alors, il y a eu un appel d'offres, plusieurs ont répondu à l'appel d'offres, et, finalement, c'est Uni-Sélect qui a été choisie et, donc, c'est Uni-Sélect qui est le fournisseur de pièces des ateliers mécaniques du ministère des Transports. Dans chaque atelier mécanique, la gestion des pièces et les pièces proviennent d'Uni-Sélect.

Le Président (M. Lachance): Ça vaut pour combien de temps, ça, M. le ministre?

M. Brassard: Le contrat avec Uni-Sélect vaut pour combien de temps?

Une voix: Trois ans maximum.

M. Brassard: Trois ans. Alors donc, les mécaniciens, dans nos ateliers mécaniques, qui ont besoin de pièces pour faire les réparations, les pièces viennent d'Uni-Sélect qui maintient des dépôts dans les ateliers mécaniques. Ça, c'est à la suite d'un appel d'offres. Alors, ça, c'est du privé, évidemment.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a fait une étude d'impact pour savoir c'est quoi, l'impact dans l'entreprise privée dans les régions? Parce que c'est bien, le ministère

des Transports, O.K., d'accord, de façon générale, avait des ateliers, mais les autres ministères, Richesses naturelles, Environnement et Faune, ces gens-là faisaient faire des travaux, il me semble, par l'entreprise privée. Est-ce qu'il y a une étude d'impact qui a été faite, qui démontre que... En région, les gens qui vendaient de l'essence, qui faisaient des réparations, ainsi de suite, ils vont perdre quoi, là? Tu sais, ils vont perdre combien d'argent en région?

M. Brassard: Écoutez, ça va être difficile à déterminer, mais ce que je peux vous dire, c'est que, actuellement, le ministère dépense en région en moyenne quelque 10 500 000 \$ auprès de fournisseurs externes, dont 6 500 000 \$ pour les pièces puis 4 000 000 \$ en services de réparation. Alors donc, on a recours aussi au privé pour des services de réparation et on va continuer de le faire. On va continuer de le faire également.

M. Middlemiss: L'autre chose, M. le Président, le fait d'aller en soumission pour trois ans, c'est très bien, mais, avant, il me semble que, peut-être, on achetait des pièces localement, en région, tandis que, là, on fait affaire avec une compagnie qui a un bureau en quelque part. Ça veut dire qu'on n'achètera pas nécessairement de Jean-Baptiste qui est là puis l'autre parce qu'il n'y en a pas tellement de fournisseurs de pièces.

M. Brassard: Oui, mais on va passer par le fournisseur local d'Uni-Sélect qui a tout un réseau à travers tout le Québec. On passe par le fournisseur local d'Uni-Sélect.

M. Middlemiss: Il y en a partout?

M. Gauvin: Uni-Sélect, c'est un réseau?

M. Brassard: C'est un réseau. C'est des fournisseurs locaux franchisés. C'est à franchises. C'est une bannière en quelque sorte. Uni-Sélect, c'est une bannière.

M. Middlemiss: Non, mais vous voyez nos préoccupations.

M. Brassard: Oui, oui, je comprends tout à fait.

M. Middlemiss: Étant des gens de région...

M. Brassard: Donc, on va continuer, puis je vous dirais aussi que, en matière de fourniture de carburant, on a réduit le nombre de sites de 30 %. Il y avait 91, on les a réduits à 64. Alors, il y a moins de sites d'approvisionnement de carburant, ça veut donc dire que, dans bien des points, on va recourir au privé.

M. Middlemiss: Sauf que le fait que vous augmentiez aux Richesses naturelles, vous allez vendre à l'Environnement et Faune, à ce moment-là, ça va certainement augmenter.

Et, en passant, à quel prix vous allez vendre? Est-ce que vous le vendez au prix du marché?

M. Brassard: On fait des propositions de prix aux ministères, et ces derniers, évidemment, sont en mesure de faire la comparaison avec ce qu'ils peuvent obtenir du privé. Et, bon, comme on connaît la situation budgétaire de tous les ministères, c'est clair que, si on veut obtenir des contrats avec d'autres ministères, on se doit d'être dans le marché, comme on dit, hein? Il faut être dans le marché parce que, si on n'est pas dans le marché, les ministères, ils vont aller vers le privé parce que ça va leur coûter moins cher. Puis ils n'ont pas intérêt, là, à dépenser davantage parce que c'est le CGER qui leur fournit le service.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le ministre, est-ce que le ministère des Transports va transférer ou a déjà transféré ses ateliers de réparation à CGER? Parce que c'est...

M. Brassard: Il y en a 13 actuellement et, donc, il y a une planification pour progressivement en arriver à les transférer, les 54.

M. Gauvin: Comment c'est comptabilisé dans les actifs de CGER?

(Consultation)

M. Brassard: Quand le fonds va être créé puis opérant, là, il y a un transfert d'actifs qui va s'opérer à travers le fonds. On va transférer les actifs au CGER.

Je dirais aussi, là, concernant... Il y a une limite à la capacité aussi des CGER de conclure des ententes et des contrats avec des ministères. On a un certain nombre de mécaniciens, on a un certain nombre d'ateliers, et puis, bien, ça a une limite, là. Ce qu'on souhaite en allant chercher ailleurs d'autres clients, en quelque sorte, c'est de faire en sorte que nos effectifs puis nos ateliers soient pleinement utilisés selon leur capacité et non pas sous-utilisés, mais, à partir du moment, quand on aura atteint la capacité limite, bien, c'est évident qu'on...

M. Gauvin: Donc, CGER prend la relève du ministère des Transports au niveau de l'entretien. On a le transfert des ateliers. Dans le passé — passé très récent aussi — les commentaires étaient à l'effet que le service d'entretien du ministère des Transports n'était pas le meilleur marché.

M. Brassard: C'est vrai.

M. Gauvin: Est-ce que le CGER a pris conscience de ça?

M. Brassard: C'est sûr. C'est d'ailleurs un des objectifs, je dirais, avec la création du CGER, c'est de

faire en sorte que la productivité soit meilleure, augmente, s'accroisse.

M. Gauvin: Avec la même formule puis le même personnel?

M. Brassard: Oui, puis qui est un personnel qualifié et qui est un personnel compétent, mais qui va être davantage motivé à être productif.

M. Gauvin: Je n'ai fait allusion à l'incompétence de personne, là.

M. Brassard: Non, non, je comprends.

M. Gauvin: Parce qu'on les connaît tous puis on sait que c'est des gens du milieu, qu'ils ont la compétence pour le travail.

Le Président (M. Lachance): Dans la foulée du député de Montmagny-L'Islet, si, par exemple, le Vérificateur général constatait que le fait, pour un ministre — exemple, Énergie et Ressources — de faire affaire avec le ministère des Transports, c'est moins performant, c'est plus dispendieux, j'ai l'impression qu'il ne se générerait pas pour le dire, pour l'écrire.

M. Brassard: Il l'écrirait, mais je pense que le ministère de l'Énergie et des Ressources, aussi, ne viendrait pas au CGER, parce que comme...

M. Middlemiss: C'est pour ça qu'il voulait qu'il vienne, le Vérificateur général, M. le Président.

M. Brassard: Hein?

● (17 h 50) ●

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: M. le Président, réellement, on a eu la réponse.

Une voix: Vous auriez dû voter avec nous autres.

M. Middlemiss: Vous auriez dû voter avec nous autres, puis on aurait eu le Vérificateur général.

M. le Président, présentement, en Gaspésie, là, il y a une guerre des prix de l'essence. Est-ce que, une fois que ça va être créé puis que ça va opérer... Le ministre l'indiquait tantôt que, si on ne donne pas le meilleur prix, ils vont aller au privé, est-ce que ça veut dire que, une fois que ça va être en marche, une fois que tout va fonctionner, si ça s'adonne à avoir une guerre des prix de l'essence, vous allez embarquer? Et, l'autre chose, je me posais la question: Est-ce que, avant de faire ça, vous avez consulté ou avisé René Blouin?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Non, il n'y a pas eu de... Je ne comprends pas, vous auriez pu faire une motion pour qu'on l'entende. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Je l'ai. Je l'avais. Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ah oui?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Non, il n'y a pas eu de contact avec M. Blouin, ni d'échanges non plus.

M. Middlemiss: Lui connaissait bien M. Le Hir.

M. Brassard: Ah oui, c'est vrai.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 3 est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division. Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Une voix: L'article 12.41.

Le Président (M. Lachance): Excusez, l'article 12.41?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): L'article 12.41, l'amendement est adopté sur division.

Est-ce que l'article 12.41 amendé est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Sur division. Est-ce que l'article...

Une voix: ...12.42. Il y a un 12.42.

Le Président (M. Lachance): Oui, 12.42?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 12.42 est adopté.

M. Middlemiss: En autant... Est-ce qu'on pourrait stipuler que, si ça va au fonds consolidé, c'est mis en réserve pour ce fonds-là et non pas utilisé pour d'autres choses?

M. Gauvin: Je ne sais pas si le ministre peut nous garantir ça. Il serait considéré comme plus fort...

M. Brassard: Ce que je peux vous dire, c'est qu'on va gérer de telle façon qu'il n'y en aura pas de surplus.

Une voix: Ah!

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division. Article 4.

M. Gauvin: Vous n'avez pas un amendement à l'article 4?

M. Brassard: On a un amendement à l'article 3. On aurait 3.1 comme amendement, s'il vous plaît.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est nouveau?

M. Brassard: Oui. C'est vraiment un papillon en plus, c'est manuscrit.

M. Middlemiss: Une bonne chance qu'on a pris du temps pour discuter du Vérificateur général, on aurait été obligé de revenir la semaine prochaine.

M. Brassard: C'est ça. Ça se lirait comme suit: Insérer, après l'article 3, le suivant:

«3.1 Pour l'exercice financier 1998-1999, les crédits alloués à l'Office des ressources humaines relativement aux avantages sociaux et aux autres conditions de travail des personnes qui sont affectées aux activités du Fonds de gestion de l'équipement roulant sont, dans la mesure que détermine le gouvernement, transférés au ministère des Transports.»

Ça concerne les fonds de pension.

Le Président (M. Lachance): Ça va, l'article 3.1? Est-ce qu'il y a des questions?

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord.

Le Président (M. Lachance): Adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): C'est adopté. Article 4, il y a un amendement.

M. Brassard: Oui. Article 4.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre.

M. Brassard: La présente loi entre en vigueur le — là, c'est la date de la sanction de la présente — mais a effet depuis le 1er avril 1998.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait nous indiquer pourquoi. Je sais que vous êtes allés dans un des fonds, là, services gouvernementaux, le fonds dont le député de Salaberry-Soulanges avait soulevé... Heureusement qu'on l'avait créé, hein? Heureusement qu'on l'avait créé pour que vous puissiez l'utiliser. Heureusement.

Une voix: ...

M. Middlemiss: Bien oui. Tout ce qu'on a fait, nous autres... Je vous l'ai dit, gouverner, c'est prévoir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, est-ce que... la raison pour...

M. Brassard: Bien, c'est pour travailler en fonction de l'année financière. Puis je pense que monsieur...

Une voix: Brichau.

M. Brassard: Brichau. Je vais plutôt lui donner l'occasion de répondre, c'est un peu technique.

M. Brichau (Gérard): Alors, ce qui peut être financé par le Fonds des services gouvernementaux présentement, c'est uniquement les véhicules légers, donc les automobiles, les pick-up. Tout ce qui est équipement lourd et qui est acheté directement par le ministère des Transports ne peut pas être financé par le Fonds des services gouvernementaux.

M. Brassard: Donc...

M. Gauvin: Avant la loi...

M. Brassard: Donc, pour l'année budgétaire en cours, en adoptant l'amendement, ça permet de financer par le fonds les acquisitions de véhicules lourds.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a acheté de l'équipement ou des véhicules lourds encore depuis... Est-ce qu'on en a acheté?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Mais, à ce moment-là, d'abord, c'est que, si on ne pouvait pas en acheter dans ce fonds-là, c'est ce que je disais tantôt, c'est déjà en vigueur. Vous en avez acheté de l'équipement, c'est déjà en vigueur. Aie! Aie! Regardez-moi ça, encore, hein? C'est épouvantable!

M. Brassard: Non, non, les véhicules lourds, actuellement...

M. Middlemiss: Ah non, ils ne sont pas livrés, ils sont achetés. On s'est engagé, là. On s'est engagé à les acheter, et ça va être livré dans 60 jours. Il y a un jeu là-dessus. On s'en est fait passer une autre, là.

M. Brassard: On a fait des appels d'offres pour acquérir les véhicules lourds dont on avait besoin, mais les contrats ne sont pas signés encore.

M. Gauvin: M. le ministre, vous étiez confiant.

M. Brassard: Bien, une certaine confiance. Comme l'année budgétaire n'est pas terminée, si la loi n'était pas adoptée, si l'Assemblée nationale n'adoptait pas la loi, bien, évidemment, il faudrait à ce moment-là acquérir en payant comptant, selon les...

M. Middlemiss: Il faudrait quasiment en faire une question de droit et privilège. Je me souviens, moi, pour la Société de l'assurance automobile du Québec concernant la photo, là, sur les choses, dans le temps où vous étiez dans l'opposition, vous avez déchiré vos chemises.

M. Brassard: Qui a déchiré sa chemise?

M. Gauvin: Je me demande si vous n'aviez pas accompagné le député de Lévis à un certain moment pour dénoncer exactement ce qu'on est en train de relater.

M. Brassard: Non, non, on a été très respectueux de l'Assemblée nationale, on n'a pas présumé que la loi était adoptée, mais on s'est donné un peu de temps en espérant qu'elle le soit, et, à partir du moment où elle le sera, si elle l'est, donc, à ce moment-là, on pourra procéder aux achats.

M. Middlemiss: Ça a été des achats rétroactifs.

Une voix: Par anticipation.

M. Middlemiss: Par anticipation. Non, mais je pense que, réellement, M. le Président, c'est une chose qui est sérieuse, il me semble que...

M. Brassard: Oui, mais on a le droit de le faire. On pouvait le faire. Le ministère peut acquérir, il l'a toujours fait jusqu'à maintenant. Le ministère acquiert des véhicules lourds, les paie...

M. Middlemiss: Mais il payait comptant.

M. Brassard: Il les payait à même ses crédits dans l'année, alors donc...

M. Middlemiss: Mais vous savez que vous n'aviez pas de crédits cette année pour ça.

M. Brassard: L'année budgétaire n'est pas terminée encore.

M. Middlemiss: Non, vous n'aviez pas de crédits dans ça cette année. Vous aviez déjà prévu le fonds.

M. Brassard: Oui, oui, on en a des crédits pour l'acquisition de véhicules.

M. Middlemiss: Assez pour couvrir l'équipement qui va arriver d'ici 60 jours?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, aux crédits du ministère, actuellement, ce qu'on me dit, c'est qu'on a 1 000 000 \$ qui vont servir — évidemment, au moment où la loi sera adoptée puis le fonds en opération — à payer le coût de l'amortissement pour l'année.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté à l'article 4?

M. Middlemiss: M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Bon, à ce stade-ci, j'aurais besoin de savoir, étant donné que l'ordre de la Chambre, c'était jusqu'à 18 heures — il est pratiquement 18 heures — est-ce qu'on peut poursuivre?

M. Middlemiss: Oui, oui, je veux terminer ça, je ne veux pas partir.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

• (18 heures) •

M. Middlemiss: Mais il me semble, tu sais, qu'il y a quelque chose pour moi qui n'est pas tout à fait normal. On a eu 1 000 000 \$, mais on va créer le fonds puis on va emprunter. On ne prendra pas le 1 000 000 \$, on va prendre le 1 000 000 \$ puis on va le mettre dans le fonds. Mais les acquisitions sont faites, là, donc on a présumé... Je ne dis pas... On payait comptant, là. Le 1 000 000 \$ que vous avez dans vos crédits... Si vous payiez comptant pour l'équipement que vous avez commandé et que vous allez avoir dans 60 jours, là, je dirais: Il n'y a rien, ça, ça a été fait selon les règles du jeu, selon vos crédits. Est-ce que vos crédits étaient dédiés directement au fonds ou est-ce qu'ils étaient dédiés à l'achat d'équipement? Et ça, c'est important. Tu sais, il me semble que... Comme parlementaire, moi, je suis insulté de voir qu'on fait des choses comme ça, pareil comme si on nous prenait pour des innocents, qu'on ne connaît pas le fonctionnement, et, tu sais, il me semble, moi, que...

M. Gauvin: Je ne sais pas si M. le ministre est en mesure de nous confirmer que l'organisme CGER n'a pas, depuis le 1er avril, officiellement acquis de l'équipement, signé, là, l'acquisition. Qu'on soit allé en appel d'offres, qu'on se soit préparé...

M. Brassard: On a acquis des équipements. Le ministère a acquis des équipements...

M. Gauvin: Le ministère.

M. Brassard: ...oui, qui ne sont pas encore livrés. Ils ne sont pas encore livrés.

M. Middlemiss: Ils vont être payés dans le fonds. Ou bien, tu sais, s'ils sont payés par le fonds...

M. Brassard: Si la loi est adoptée et que le fonds est créé, c'est sûr qu'on va procéder par le fonds, c'est évident.

M. Middlemiss: Et si la loi n'était pas adoptée?

M. Brassard: Si la loi n'est pas adoptée, bien, on va s'arranger pour les payer à même les crédits du ministère.

M. Gauvin: Du ministère.

M. Middlemiss: Oui, mais les crédits du ministère... Une seconde, là. Est-ce que les crédits du ministère, c'est indiqué que c'est pour aller au fonds ou est-ce que c'est dit pour acheter de l'équipement? À ce moment-là, qu'on prenne les sous. Pourquoi emprunter de l'argent si vous l'avez déjà dans vos crédits? Prenez le million que vous avez, achetez-le, payez-le comptant. Ça va être ça de moins à amortir.

(Consultation)

M. Gauvin: Et la réponse, c'est...

M. Brassard: La réponse, c'est: Si on fait l'hypothèse que la loi n'est pas adoptée puis que le fonds n'est pas créé, alors, là, on va continuer d'acquérir les véhicules légers — ce qu'on fait déjà — via le Fonds des services gouvernementaux, et donc une possibilité d'amortissement. Et, pour ce qui est des véhicules lourds, bien, on va en acquérir et on va les payer, on va les financer à même les crédits du ministère.

M. Gauvin: Ça va.

M. Brassard: Les crédits attribués dans le budget pour les véhicules lourds, c'est de 1 000 000 \$. Alors, on va se limiter à l'acquisition, à supposer que la loi n'est pas adoptée.

M. Middlemiss: O.K. Quel est le montant des véhicules que vous avez commandés? Ça arrive à combien, les...

M. Brassard: La valeur totale?

M. Middlemiss: Oui. Peut-être le faire parvenir à la commission.

M. Brassard: Oui.

Une voix: Mais il y a beaucoup de...

M. Middlemiss: 12 000 000 \$?

Une voix: ...dossiers qui sont en appel d'offres.

Une voix: 2 000 000 \$.

M. Middlemiss: 2 800 000 \$?

Une voix: 1 800 000 \$.

Une voix: ...qui ne sont pas encore en appel d'offres.

M. Middlemiss: 1 800 000 \$, c'est 800 000 \$ de plus que ce que vous avez. Ha, ha, ha!

Une voix: Bien oui! On ne les achètera pas.

M. Brassard: Il y a un bon nombre d'appels d'offres qui ne sont pas faits, évidemment. Et, à ce moment-là, s'il n'y avait pas adoption de la loi, c'est clair qu'il y a un bon nombre d'appels d'offres qui ne se feraient pas, forcément.

M. Middlemiss: O.K. C'est bien.

M. Gauvin: Ça va.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté à l'article 4?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que le titre du projet de loi n° 159, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports afin d'instituer le Fonds de gestion de l'équipement roulant, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. À ce stade-ci, j'aurais besoin d'une motion de renumérotation du projet de loi. M. le ministre.

M. Brassard: Je peux bien la faire.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Brassard: Oui.

Une voix: Elle est faite.

Le Président (M. Lachance): Adopté. C'est fait.
Est-ce que le projet de loi n° 159...

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): On m'indique qu'il y a nécessité d'adopter une motion qui est de procéder à l'ajustement des références contenues dans les articles du projet de loi n° 159, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports afin d'instituer le Fonds de gestion de l'équipement roulant, afin de tenir compte de l'entrée en vigueur, le 1er mai 1998, de la mise à jour de l'édition sur feuilles mobiles des Lois refondues du Québec, décret 544-98 du 30 avril 1998.

M. Brassard: On se fie sur vous, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Bon. Très bien.
Merci. Est-ce que le projet de loi n° 159, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division.
Alors, il me reste à vous remercier pour votre bonne collaboration. Et, comme la commission s'est acquitté de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 6)

